

Univerzita Karlova

Přírodovědecká fakulta

Studijní program: Specializace v pedagogice

Studijní obor: Dějepis se zaměřením na vzdělávání – Geografie se zaměřením na vzdělávání



David Malátek

POSÁZAVSKÝ PACIFIK, ŽELEZNICE NEBO TURISTICKÁ ATRAKCE?

CZECH PACIFIK RAILWAY, RAILWAY OR TOURIST ATTRACTION?

Bakalářská práce

Vedoucí práce: Mgr. Matěj Vrhel

Praha, 2020

Prohlašuji, že jsem závěrečnou práci zpracoval samostatně a že jsem uvedl všechny použité informační zdroje a literaturu. Tato práce ani její podstatná část nebyla předložena k získání jiného nebo stejného akademického titulu.

V Praze dne 08.06.2020

David Malátek

Podpis:

Poděkování:

Tímto bych rád poděkoval svému školiteli Mgr. Matěji Vrhelovi za poskytnuté rady, ochotu a trpělivost během psaní bakalářské práce

OBSAH

OBSAH.....	4
SEZNAM TABULEK, GRAFŮ A MAP	6
SEZNAM ZKRATEK	7
Abstrakt	8
Abstract.....	8
Úvod	9
1 Základní východiska práce	11
1.1 Metodika	11
1.2 Základní pojmy z dopravního hlediska	12
1.3 Co je Posázavský Pacifik?	13
1.4 Obce Posázavského Pacifiku	13
2 Posázavský Pacifik jako fenomén.....	18
2.1 Posázavský Pacifik v kontextu historie železniční dopravy v Česku	18
2.2 Historie Posázavského Pacifiku.....	19
2.3 Technická charakteristika a provoz	22
2.4 Využití spojů.....	24
3 Příměstský potenciál Posázavského Pacifiku	27
3.1 Příměstská doprava.....	27
3.2 Vyjíždka z obcí Posázavského Pacifiku.....	27
4 Turistický potenciál Posázavského Pacifiku.....	31
4.1 Specifika oblasti	31
4.2 Turistické cíle a infrastruktura.....	33
4.3 Propagace Posázavského Pacifiku v rámci rozvoje oblasti	34
5 Výhody a nevýhody železničního spojení	36

5.1	Časová dostupnost	36
5.2	Interval a rozložení spojů	38
5.3	Poloha dopravních bodů vůči obci	39
5.4	Spolehlivost spojů.....	41
5.5	Tarif	42
5.6	Další faktory	43
6	SWOT analýza a vyhodnocení.....	44
	Závěr.....	48
	Použitá literatura.....	50
	Seznam příloh.....	53

SEZNAM TABULEK, GRAFŮ A MAP

Seznam tabulek

Tabulka 1 Počet obyvatel v obcích Posázavského Pacifiku k 1. 1. 2020.....	16
Tabulka 2 Vývoj jízdní doby (v hodinách a minutách) na trati 210 ve vybraných letech od roku 1900.....	22
Tabulka 3 Doba trvání cesty z obcí Posázavského Pacifiku na nejbližší stanici metra (a počet přestupů) podle zvoleného spojení	37
Tabulka 4 Počet autobusových spojů ve směru do Prahy z obcí Posázavského Pacifiku podle denního a týdenního období	38
Tabulka 5 Srovnání ceny jízdného v Kč z vybraných stanic Posázavského Pacifiku do Prahy hl.n. pro tarif Českých drah (ČD) a Pražské integrované dopravy (PID) k 1.1.2020	42
Tabulka 6 SWOT analýza příměstského potenciálu trati.....	46
Tabulka 7 SWOT analýza turistického a rekreačního potenciálu trati.....	47

Seznam grafů

Graf 1 Přírůstek obyvatel v obcích Posázavského Pacifiku v letech 2010 až 2019	17
Graf 2 Vývoj denního počtu spojů na trati 210 v úseku Čerčany-Skochovice od roku 1912.....	21
Graf 3 Obsazenost spojů Posázavského Pacifiku v jednotlivých úsecích trati podle dne v týdnu v červnu a říjnu 2019.....	24

Seznam map

Mapa 1 Obce Posázavského Pacifiku (vymezené území) s vyznačenou železniční tratí	14
Mapa 2 Intenzita vyjížděky z obcí Posázavského Pacifiku v roce 2011	28
Mapa 3 Podíl použitého dopravního prostředku při vyjížděce obyvatel z obcí Posázavského Pacifiku do Prahy v roce 2011	29

SEZNAM ZKRATEK

KŽC – Klub železničních cestovatelů

o. s. – oblastní sdružení

o.p.s. – obecně prospěšná společnost

ORP – obec s rozšířenou působností

ROPID – Regionální organizátor Pražské integrované dopravy

s.r.o. – společnost s ručením omezeným

Abstrakt

Železniční doprava v okolí velkých měst patří do systému příměstské dopravy. Železniční trať 210 prochází významnou turistickou a rekreační oblastí Posázaví. Tato trať se do povědomí dostala pod označením Posázavský Pacifik. Tato práce zkoumá příměstský a turistický potenciál této železniční trati. Příměstská doprava souvisí s dojížděnkou do zaměstnání a škol. Dalším významným zdrojem informací o využití železniční tratě jsou údaje o obsazenosti spojů. Na základě dalších zdrojů odborné literatury a jiných pramenů dojde k odhalení základní charakteristiky příměstského a turistického významu tratě. Zároveň bude provedena analýza výhodnosti spojení na základě faktorů ovlivňující využití dopravního prostředku. Výsledkem bude komplexní charakteristika významu Posázavského Pacifiku včetně hodnocení silných a slabých stránek této železnice a možných příležitostí a hrozeb (tzv. SWOT analýza).

Klíčová slova: Posázavský Pacifik, železnice, Posázaví, příměstská doprava, cestovní ruch

Abstract

Rail transport around huge cities is a part of the suburban system transport. The railway line 210 passes through a popular tourist and recreational area Posázaví (around Sázava river). This line is known as Posázavský Pacifik („Czech Pacific Railway“). This thesis examines suburban and tourist potential of this railway line. Suburban transport is related to getting citizens to work and schools. Another important source of informations about usage of the railway line is a number of occupancy of the lines. Based on another thesis and literature sources will be determined the basic characteristics of suburban and tourist importance of the railway. Also there is going to be an analysis of advantages of the connection based on factors which influence the usage of the railway that will be created. As a result there will be a complete characteristics of the importance of Czech Pacific Railway including an evaluation of strengths and weaknesses of this railway and possible opportunities and threats (SWOT analysis).

Key words: Czech Pacifik Railway, railway, Posázaví, suburban transport, tourism

Úvod

Od roku 1839, kdy byl zprovozněn první úsek parostrojní železnice na našem území, do počátku 20. století, došlo k obrovskému rozvoji železniční dopravy. Během tohoto období vznikla prakticky celá železniční síť, jak jí dnes známe. Mnohé tratě jsou dodnes významné, mnohé však byly stavěny ve své době pro tehdy využívané směry osobní nebo nákladní dopravy, které později přestaly fungovat, a tak sláva těchto tratí pominula, provoz na nich byl omezen nebo zcela zastaven, mnohé byly i sneseny. Příčinnou úpadku některých lokálních železničních tratí nemusel být špatný výběr vedení tratě, ale i změny okolního světa, který byl v době stavby jiný. Mnohé tratě měly zejména nákladní význam, průmyslové či zemědělské podniky časem zanikly, stejně jako některá sídla podél tratí ztratila na významu. Hlavní příčinou úpadku mnohých tratí byl rozvoj silniční dopravy.

Trat' 210 z Prahy do Čerčan, známá jako Posázavský Pacifik, patří mezi tratě, jejichž budoucnost byla již několikrát ohrožena, avšak zatím si vždy dokázala „vybojovat své místo na Slunci“. Význam této trati bývá obvykle spojován jak s turismem a rekreací v oblasti Posázaví, tak z důvodu blízkosti hlavního města s funkcí příměstské dopravy.

Hlavní otázka, kterou si práce pokládá, se shoduje s názvem práce. Ptáme se, jaký význam má Posázavský Pacifik v příměstské dopravě oproti turisticko-rekreační funkci. Hlavním cílem této práce je popsat a analyzovat současný význam Posázavského Pacifiku jak v příměstské, tak turistické a rekreační dopravě, a na základě získaných poznatků odhadnout, jaký význam bude převládat v budoucnu. Vzhledem k dynamickému rozvoji pražského zázemí je téma práce aktuální a její výsledky mohou být přínosné pro plánování územního rozvoje. Vedlejším cílem je představit Posázavský Pacifik z různých pohledů, zejména z hlediska regionálního významu. Práce má také naučný charakter a může se stát přínosem ve vzdělávání.

Práce se zabývá výhradně úsekem tratě mezi Čerčany a Davlí, obce od spojení s dobříšskou větví do Prahy nejsou primárním předmětem této práce. Do určité míry se bude práce zabývat i významem Posázavského Pacifiku pro regionální rozvoj. Práce se zabývá pouze významem železničního provozu pro obce na trati z hlediska přepravy osob, neřeší finanční rentabilitu ani ekologické aspekty provozu.

Práce syntetizuje kvantitativní a kvalitativní metody výzkumu. Je zpracována na základě odborné literatury, statistických dat a dalších pramenů, krom toho budou uskutečněny rozhovory se zástupci některých obcí podél sledované železniční tratě. Podstatnou částí je interpretace a analýza získaných dat.

Na začátku práce budou vytyčeny základní metody, dále budou popsány základní pojmy a vymezeno území pro analýzu. V další části budou popsány historické a technické souvislosti Posázavského Pacifiku, které do jisté míry determinují jeho současný význam. V této části budou též zjištěny informace o současném provozu na trati a o využití spojů na této trati cestujícími. V další části bude zvlášť posuzován příměstský a turistický potenciál trati. Příměstský potenciál bude analyzován zejména podle vyjížďkových proudů, turistický potenciál spíše na základě obecných souvislostí turistického a rekreačního charakteru regionu. V poslední kapitole budou vymezeny základní výhody a nevýhody železničního spojení oproti jiným druhům dopravy, které pak budou podrobněji analyzovány a následně opět syntetizovány. Na konci práce budou shrnuty dosažené výsledky a zhodnoceny stanovené cíle.

1 Základní východiska práce

1.1 Metodika

Problematika Posázavského Pacifiku nebyla dosud z odborného geografického hlediska komplexně řešena, proto je nutné k jejímu popisu a řešení využít celou řadu zdrojů. Problematika se více či méně dotýká oborů dopravní geografie, geografie obyvatelstva a sídel, geografie cestovního ruchu a regionální geografie, ale je potřeba brát na zřetel i historické, kulturní a další souvislosti.

Tato práce má rešeršně-analytický charakter. Využity jsou kvantitativní i kvalitativní údaje. K definování základních pojmů je použita odborná geografická literatura, stejně tak i k objasnění některých souvislostí jako je např. kontext vývoje železniční dopravy v ČR nebo problematika trampingu. Dále jsou využity odborné články a publikace nebo obhájené diplomové práce. K dovysvětlení některých problematik je využita i odborná literatura negeografických oborů nebo výkladové slovníky. Dalším důležitým podkladem jsou statistická data. V této práci jsou použita zejména data Českého statistického úřadu ze Sčítání lidu, domů a bytů v roce 2011, která jsou patrně jediným zdrojem informací o směrech vyjížděky z jednotlivých obcí a využitím dopravním prostředku při této cestě včetně kvantitativních údajů. Kromě veřejně dostupných údajů byly autorovi na jeho žádost poskytnuty i bližší údaje, které jsou laické veřejnosti nepřístupné. Dalším významným zdrojem statistických dat jsou data organizátora dopravy (ROPID) ohledně využití spojů, které byly rovněž autorovi práce pro vědecké účely poskytnuty. Analýza se neobejde bez dat z jízdních řádů, které jsou podstatné nejen pro analýzu současného provozu a jeho srovnání s jinými druhy dopravy, ale i pro sledování trendů ve vývoji dopravy na trati.

K tématu Posázavského Pacifiku existuje jen jedna vydaná publikace většího rozsahu, která se zabývá jak historií, tak popisem trati a některými kulturně-regionálními souvislostmi. Autorem knihy je bývalý výpravčí a starosta města Týnec nad Sázavou Miroslav Berka, který se celoživotně zabýval místní historií. Tato kniha sice není typickým odborným textem, jelikož se zde výrazně prolíná faktická a pocitová stránka, ale její faktická stránka vychází z širokého výběru relevantních pramenů a literatury.

Práce pochopitelně není pouze výčtem tvrdých dat, ale také jejich analýzou a uváděním do souvislostí. K tomu slouží autorem práce zpracované tabulky, grafy a mapové výstupy. Metody analýzy vychází z prací podobného typu, jsou však upraveny s ohledem na téma

a rozsah práce. U mapových výstupů byla použita metoda kartogramu (mapa 2) a metoda plošně lokalizovaných kartodiagramů (mapa 3). Některé metodologické poznámky jsou pro lepší srozumitelnost v textu práce včleněny přímo ke konkrétním analýzám.

Dále byly ke zpracování práce použity i různé neodborné články, které dokládají, jak byla nebo je trať vnímána veřejností, dále webové stránky zájmových spolků, propagační materiály a strategické materiály společnosti Posázaví, o.p.s. Úplný výčet zdrojů je v seznamu použité literatury na konci práce a dále je vždy v textu odkaz na zdroj, ze kterého bylo citováno.

Pro doplnění některých souvislostí také byly realizovány polostrukturované rozhovory s představiteli samosprávy některých obcí. Formou osobního setkání se uskutečnily rozhovory se starosty obou měst na železniční trati, představitelům ostatních obcí byl poslán email s dotazy. Rozhovory a písemné odpovědi jsou se svolením účastníků zveřejněny v příloze. Koncept dotazů (položek) byl stejný. Zástupci obcí byly dotazováni, jaký význam má pro jejich obec železniční trať 210 a to z hlediska příměstské dopravy a cestovního ruchu. Dále byla položena otázka, do jaké míry vlak konkuruje silniční dopravě. Dále se autor zajímal, jaký vývoj ohledně železniční dopravy se v obci předpokládá (rostoucí / klesající význam) a zda se s existencí železnice počítá i v rámci strategie rozvoje obce a co by dotazovaný zástupce obce chtěl ohledně železničního spojení změnit. Případně byly položeny další dotazy vyplývající ze situace konkrétní obce nebo u osobních rozhovorů z přechozích odpovědí.

Na základě zmíněných tvrdých i měkkých dat a jejich souvislostí je vytvořena SWOT analýza. SWOT analýze předchází srovnání železničního spojení s jinými možnostmi veřejné dopravy na základě faktorů vymezených autorem práce. SWOT analýza je jednou ze základních metod strategického plánování rozvoje regionu. Jedná se o syntézu poznatků z analytické části práce do čtyř kategorií: silné stránky (stenghts, S), slabé stránky (weaknesses – W), příležitosti (opportunities, O) a hrozby (threats -T). SWOT analýza pak slouží k určení vizí a cílů regionální politiky. (Hruška, Kučerová 2014, s. 18). V případě této práce jsou vytvořeny dvě SWOT analýzy: turistický a příměstský potenciál je třeba posoudit zvlášť. Na základě porovnání těchto analýz získáme odpovědi na základní otázky této práce.

1.2 Základní pojmy z dopravního hlediska

Tato práce se zabývá výhradně osobní dopravou. V úvodu této kapitoly jsou uvedeny základní pojmy dopravní geografie a jejich vztah ke sledované problematice.

Pás terénu, spojující dva koncové body, nazýváme dopravní cestou. (Brinke 1999, s. 17) Dopravní komunikace je dopravní cesta včetně pevných zařízení. Dopravním (či

komunikačním) bodem se podle Brinkeho (1999, s. 19) rozumí místo, kde dochází k nástupu či výstupu cestujících. V dopravní geografii se nerozlišuje mezi stanicí a zastávkou (Brinke 1999, s.19), avšak z hlediska české železniční terminologie se stanicí označuje pouze dopravní bod s kolejovým rozvětvením a dopravou. V tomto smyslu jsou na námi sledovaném úseku tratě 210 kromě počátečního nádraží v Čerčanech železničními stanicemi pouze Týnec nad Sázavou, Jílové u Prahy a Davle. Pojem dopravní uzel označuje bod, kde se sbíhají nejméně tři dopravní cesty. V tomto smyslu je dopravním (železničním) uzlem počáteční stanice Čerčany, kde se potkávají železniční tratě 221 (Praha-Benešov u Prahy), 210 (Praha-Vrané nad Vltavou-Čerčany) a 212 (Čerčany-Světlá nad Sázavou). Trať 221 je součástí dálkové tratě 220 (Praha-České Budějovice), tyto rychlíkové spoje však stanicí projíždí. Čerčany jsou tak spojeny s Prahou dvěma železničními cestami, přičemž tou hlavní a přímější je trať 221. Trať 210 má oproti tomu spíše doplňkovou roli, není však jistý konkrétní význam pro konkrétní obce na trati 210, ten bude předmětem zkoumání dalších kapitol. Dalším dopravním uzlem je nádraží v Týnci nad Sázavou, kde je možný přestup mezi vlakem a autobusy z několika různých směrů.

1.3 Co je Posázavský Pacifik?

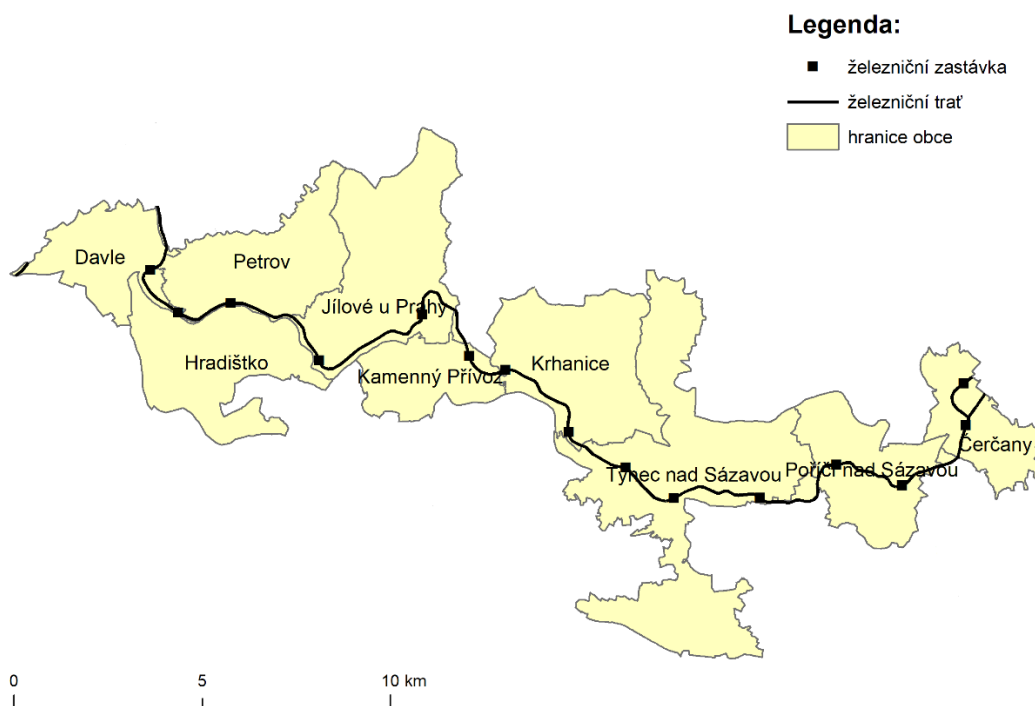
Pod pojmem Posázavský Pacifik se obvykle rozumí dvě železniční tratě vedoucí podle toku Sázavy, které jsou v současných jízdních řádech označeny čísly 210 (Praha-Vrané nad Vltavou-Čerčany/Vrané nad Vltavou-Dobříš) a 212 (Čerčany-Kácov-Světlá nad Sázavou). Tento pojem je lidového původu, od 20. let 20. století jej používají trampové. Pojem odkazuje na domnělou podobnost s Pacifickou železníci, resp. jejím úsekem vedoucím skrze Skalnaté hory. (Džurný 2020) V povědomí lidí je pojem Posázavský Pacifik nspojen hlavně s tratí 210, respektive s úsekem této tratě vedoucí podél Sázavy (od Davle do Čerčan). Právě tento úsek je stěžejním tématem práce.

1.4 Obce Posázavského Pacifiku

Vymezení řešeného území (viz mapa 1) vychází z linie trati 210. Území, které je v práci nazýváno „Obce Posázavského Pacifiku“ je definováno jako území obcí, kterými prochází čerčanská větev železniční tratě 210 a zároveň se na jejich katastrálním území nachází stanice/zastávka vlaku. Nejsou tedy zahrnuty obce, jejichž katastrálním územím železniční trať sice okrajově prochází, ale neleží na ní dopravní bod, tedy není možný nástup a výstup cestujících. Z této definice byla vytvořena jedna výjimka, a to obec Hradištko, na jejímž území sice není železniční trať, ale zastávka Petrov u Prahy leží v tak těsné blízkosti obydlené zástavby obce Hradištko (na protilehlém břehu Sázavy, zastávka spojena s obcí mostem), že je

nutné jej do řešeného území zahrnout. Autor práce si je vědom určitého zjednodušení, kdy jsou řešeny pouze obce při železniční trati, přičemž ta může mít význam pro širší území.

Mapa 1 Obce Posázavského Pacifiku (vymezené území) s vyznačenou železniční tratí



Zdroj: podkladová vrstva ArcMap

Obce Posázavského Pacifiku leží podél břehů řeky Sázavy a tvoří tak osu regionu Dolní Posázaví, které však oproti zkoumané oblasti zahrnuje širší území v severojižním směru, a to zhruba od hranice s Prahou po hranici s ORP Votice. (Strategie Posázaví 2017)

Z geomorfologického hlediska je oblast v rámci Česko-moravské subprovincie České vysočiny součástí Středočeské pahorkatiny, jejího celku Benešovské pahorkatiny a podcelku Dobříšské pahorkatiny. Klíčový význam má pro krajinu řeka Sázava, která se do ní zařezává a tvoří často hluboká říční údolí. Svahy členitého erozně denudačního povrchu jsou rozčleněny povětšinou drobnými přítoky Sázavy. (Dufek, s. 9) Díky typickému zbarvení způsobené odnosem jílovitých materiálů získala řeka přezdívku „Zlatá řeka.“ Mezi Pikovicemi a Kamenným Přívozem řeka vytváří hluboké a sevřené zalesněné údolí, přezdívané. Zlatý (též

Sázavský) kaňon. (Berka 1991, s. 143) Na západním okraji území (obec Davle) se řeka Sázava vlévá do Vltavy.

Oblast byla osídlena již před naším letopočtem, o čemž svědčí archeologické nálezy. (Jansová 2008, s. 29) Slovanské osídlení pak začíná v 6. století našeho letopočtu. V 11. století je díky nálezům mincí doložena obchodní stezka vedoucí přes oblast ve směru Praha – Linec. (Jansová 2008) V oblasti jsou ložiska nerostného bohatství. Od doby vlády Karla IV. do 60. let 20. století probíhala těžba zlata v okolí Jílového u Prahy, v oblasti mezi Kamenným Přívozem a Prosečnicí dosud probíhá těžba stavebního kamene. (Jansová 2008, s. 29) Díky velkému množství lesů byla v minulosti oblast podstatným producentem dřeva. V oblasti také byly a do určité míry stále jsou soustředěny průmyslové podniky různých odvětví. Hlavním průmyslovým centrem bylo město Týnec nad Sázavou. Patrně neznámějším průmyslovým objektem je továrna firmy JAWA v Týnci nad Sázavou, kde probíhala výroba světoznámých motocyklů. (Berka 1991, s. 145)

Řeka Sázava je patrně jedním z hlavních důvodů rekreačního charakteru oblasti. Právě místy neklidná řeka, říční údolí, strmé srázy, skalní převisy a lesní porosty předznamenaly její oblibu pro různé druhy turismu. Malebná krajina a blízkost hlavního města pak z oblasti tvoří zázemí individuální rekreace spjaté zejména s českým fenoménem trampingu. (viz 4.1.) Podle Jansové (2008, s. 29) je v oblasti více rekreačních objektů než objektů trvalého bydlení. V současnosti je patrný trend přeměny původně rekreačních objektů na objekty určené k trvalému bydlení.

Vymezené území leží v jižní části pražské aglomerace. Nejsilnějšími vazbami regionu jsou samozřejmě vztahy k hlavnímu městu Praze, na nižší úrovni pak k okresnímu městu Benešov. (Jansová 2008, s. 23) Území patří administrativně ke dvěma okresům: Praha-západ (ORP Černošice) a Benešov (ORP Benešov). Města jsou pouze Týnec nad Sázavou a Jílové u Prahy, Davle má status městysu. Obec Čerčany je původně malou obcí, ale díky výhodné dopravní poloze na železničním uzlu je dnes z hlediska příležitostí a služeb srovnatelným centrem s uvedenými městy. Populačně se jedná o průměrně až nadprůměrně velké obce (Tabulka 1).

Tabulka 1 Počet obyvatel v obcích Posázavského Pacifiku k 1. 1. 2020

Obec	Počet obyvatel
Čerčany	2832
Poříčí nad Sázavou	1321
Týnec nad Sázavou	5606
Krhanice	1008
Kamenný Přívoz	1402
Jílové u Prahy	4654
Petrov	725
Hradištko	2912
Davle	1725

Zdroj dat: Ministerstvo vnitra ČR

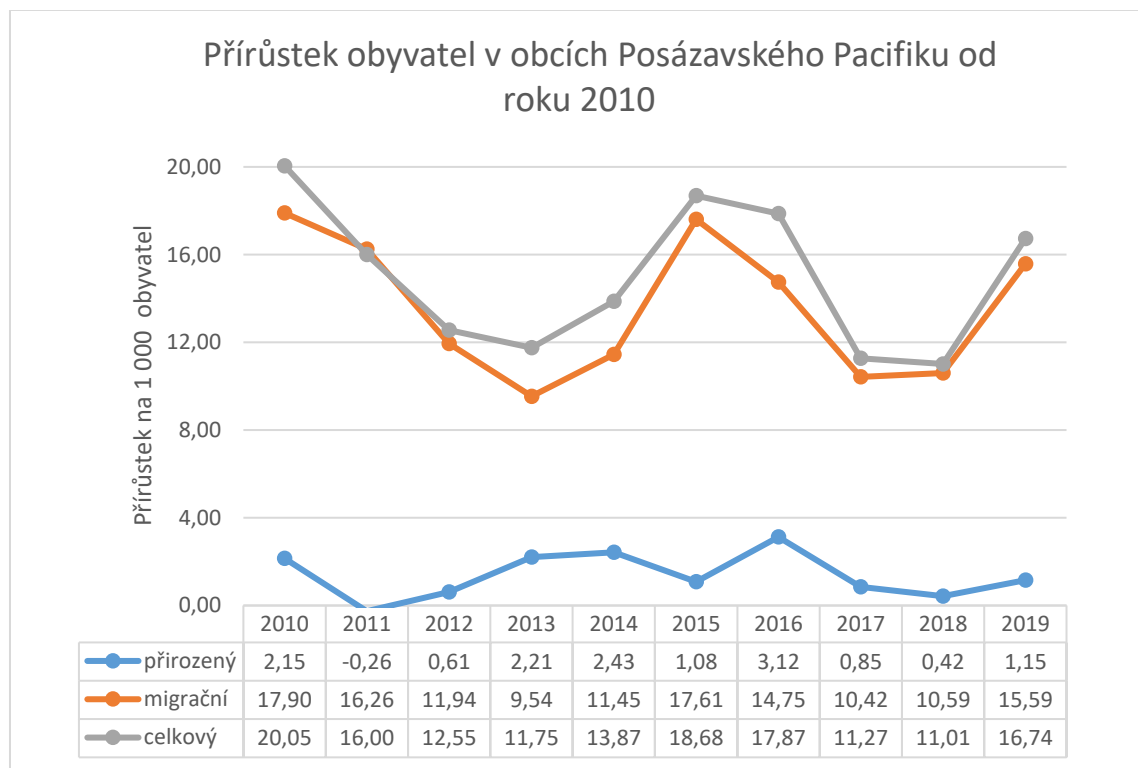
Města Týnec nad Sázavou a Jílové u Prahy mají funkci menších spádových středisek, je však nutno dodat, že jejich role není zvláště dominantní. V současné době ve všech obcích Posázavského Pacifiku (až na jednu výjimku) existuje základní občanské vybavení. Ve všech obcích se nachází obchod s potravinami a kromě Petrova se ve všech obcích nachází mateřská škola a minimálně první stupeň základní školy, pošta, knihovna a praktický lékař.

Trend růstu počtu obyvatel je stoupající. (viz graf 1) Oblast vykazuje relativně vysoké celkové přírůstky obyvatel, většinu tvoří přírůstek stěhováním. Počty přistěhovalých do oblasti jsou každoročně vyšší než počty vystěhovalých. K tomu dochází pravděpodobně díky blízkosti Prahy a občanské vybavenosti, část nově příchozích má v oblasti již sociální zázemí díky rekreačním aktivitám.

Ačkoliv v oblasti stále roste počet obyvatel, dopravní síť na většině území je dlouhodobě stejná. Oblastí prochází rychlostní silnice R55 s nájezdem v Poříčí nad Sázavou. Využití této dálnice je výhodné od Čerčan po Krhanice, pro ostatní obce je příliš daleko. Silniční komunikace vedoucí do Prahy jsou přetíženy a provoz na nich tak bývá komplikován častými kolonami. Omezená silniční síť do značné míry limituje potenciál autobusového spojení. Okrajem oblasti prochází železniční koridor Praha – České Budějovice, na kterém kromě rychlíků jezdí i osobní vlaky spojující hlavní město s Benešovem. Trať má vysokou kapacitu, v celé trase je dvojkolejná, a je neustále modernizována Tyto vlaky zastavují v Čerčanech, odkud také vyjíždějí vlaky do Středního a Horního Posázaví a pak po námi sledované trati Dolním Posázavím do Prahy. Tato trať je od doby svého vzniku bez zásadnějších změn, které by zásadně zvýšily její kapacitu nebo cestovní rychlost. (viz kapitola 2.3). Nabízí se tedy otázka, zda a do jaké míry může existující železniční trať vyřešit problém nedostatečného dopravního

spojení v zalidněné oblasti, jejíž počet obyvatel pravděpodobně dále poroste, ale je třeba tuto otázku vnímat v souvislosti s funkcí rekreačního a turistického zázemí Prahy.

Graf 1 Přírůstek obyvatel v obcích Posázavského Pacifiku v letech 2010 až 2019



Zdroj dat: Český statistický úřad, vlastní výpočty

2 Posázavský Pacifik jako fenomén

2.1 Posázavský Pacifik v kontextu historie železniční dopravy v Česku

V roce 1906 vyšel v časopise Český svět krátký článek (viz příloha 1) s tvrzením, že stavba železniční dráhy v Posázaví velmi ublížila turistice a pravému cestování. Autor článku nostalgicky vzpomíná na dobu královského klidu, kdy krajinou jen občas prošel pěšmo osamělý poutník, který poznával krajinu Posázaví. Nový způsob cestování, ve kterém lidé cestují vlakem přímo na určité místo, aniž by prošli krajinou a vychutnali si jejích krás, není již staromilnému autorovi článku blízký.

Tento článek je zajímavým příkladem dobové reakce na probíhající společenskou změnu. Železnice je fenomén, který na našem území významně ovlivnil rozmístění výroby, služeb i sídel, ale zasloužil se též o rozvoj cestovního ruchu. Snazší dopravní dostupnost v mnohém ovlivnila prostorové chování lidí.

Počátky železniční dopravy na území Česka klademe do roku 1839, kdy byla zprovozněna trať z Vídně přes Břeclav do Brna. V dalších letech pak byla trať postupně prodloužena až do Prahy a vznikly další odbočky a tratě a po roce 1850 již byla v provozu většina hlavních tratí (Praha-Česká Třebová-Brno-Břeclav-Vídeň, Česká Třebová-Olomouc-Prerov-Bohumín, Praha-Děčín-Drážďany). (Kunc, Krylová 2005, s. 34). V dalších patnácti letech vznikají spíše kratší úseky s cílem napojit ložiska uhlí na již existující železniční síť. (Kunc 2005, s. 329) V letech 1866-1878 vzniká 3515 km dalších tratí, proto se někdy toto období nazývá železniční horečkou. (Zikmundová 2011, s. 11) Tím byly dokončeny hlavní dálkové tratě a v dalších letech se výstavba zaměřila spíše na regionální tratě, které propojily hlavní tahy s menšími městy. Do tohoto období, které je typické výstavbou lokálek (Zikmundová 2011, s.11), spadá i výstavba posázavských železničních tratí. Již kolem roku 1910 železniční síť na našem území zhruba odpovídala současné podobě. Pro téma této práce je důležité v obecné rovině zmínit několik nejzásadnějších proměn, které přišly s rozvojem železnice a které se pak v různé míře projeví v případě posázavské trati.

V makroregionálním měřítku je zavedení železničního provozu v Česku hlavně přínosem rychlého spojení s Vídní, které bylo předpokladem hospodářského rozmachu českých zemí. Důležitou roli hrála železnice také při přepravě uhlí. (Kunc, Krylová 2005, s. 35) Dále podle Kunce a Krylové (2005, s. 36) železnice přispěla zejména k rozvoji zemědělství, jelikož umožnila regionu specializaci na určitou vývozní komoditu podle příhodných podmínek

a nebylo již nutné všechny potřebné plodiny vyprodukovat přímo v regionu. Příchod železnice však také přímo souvisí se stavebním a populačním vývojem (Kunc, Krylová 2005, s. 36). Výrobní a zpracovatelský průmysl se soustředí podél železničních tratí, do továren, kamenolomů, vápenek apod. jsou zaváděny vlečky. Železnice tak podle Kunce a Krylové (2005, s. 4) „*přispěla k určitému vyrovnání meziregionálních rozdílů, resp. k sjednocování vnitřního i vnějšího trhu*“. Po napojení venkova na železnici však také začíná hrát roli přeprava osob. Lidé na vesnicích již nemusí pracovat v místě bydliště, a tedy vzrůstá role měst nebo větších center. Často právě díky železnici vznikají nová ohniska, některá sídla byla díky železničnímu napojení zvýhodněna, jiná naopak kvůli špatnému napojení na železniční síť na významu ztratila. Výhody napojení na železniční síť nebyly jen ekonomického rázu, projevíly se i ve společensko-kulturní sféře a ovlivnily i administrativně-správní postavení. (Kunc, Krylová 2005, s. 36-37) Obecně došlo zásluhou železnice ke zvýšení polarizace prostoru a zvětšování regionů. (Marada, Květoň, Vondráčková 2006, s. 54)

Výše zmíněné jevy se projevíly i v případě železniční tratě podél Sázavy (centralizace průmyslu k železničním tratím, dopravní spojení do větších center, apod.), ale zároveň existence této tratě generovala ještě jeden významný jev, který také spojujeme s rozvojem železnice. Tímto jevem je rozvoj turismu a cestovního ruchu vůbec. Železniční trať nezpřístupnila jen města venkovu, ale i venkov městům. Relativně řídké osídlená krajina podél „zlaté řeky“ skýtající různá přírodní zákoutí dozajista lákala obyvatele z Prahy, jež chtěli občas „vypadnout“ z ruchu velkého města. Železniční tratě tak zjednodušily cestování lidí z Prahy do jejího blízkého okolí, lidé mohli vyrážet na výlety bez nutnosti ztratit mnoho času pěšími túrami, vlak je přiblížil až k cílovému místu. Posázaví bylo pro turisty velmi atraktivní region, zejména díky fenoménu trampingu. Poptávka nezůstala pochopitelně bez odezvy, a tak podél Sázavy v blízkosti železniční tratě vznikají hostince, restaurace, ubytovací zařízení, apod., v pozdější době i vodácké kluby a různá centra vyžití. Možná by dnes autor článku z Českého světa (1906, s. 10-11) docenil význam železnice pro rozvoj turismu v Posázaví. Byť je oblast už dávno mnohem lépe spojena s Prahou silnicemi, přesto zde vlaky stále jezdí.

Podrobněji se turistickému a rekreačnímu charakteru oblasti věnují kapitoly 4.1-4.3.

2.2 Historie Posázavského Pacifiku

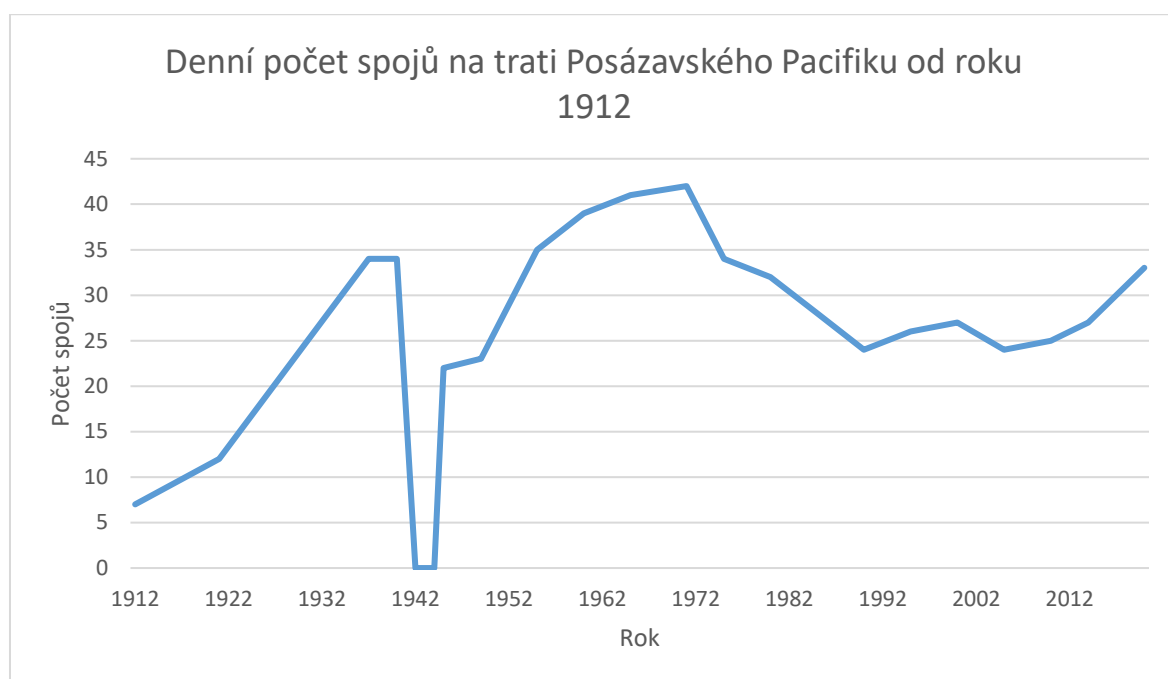
Ke stavbě trati napomohl zákon vydaný roku 1880, který poskytl určité výjimky místním drahám oproti hlavním. Šlo především o úlevy technického charakteru (větší sklon trati, menší poloměr oblouků, únosnost železničního svršku apod.). Tyto úlevy byly využity při

stavbě posázavské dráhy. (Berka 1991, s. 16) První návrh projektu dráhy z Čerčan do Modřan byl předložen roku 1893. V původním projektu se velmi odlišovalo vedení tratě mezi Čerčany a Týncem nad Sázavou. Trať měla vést po pravém břehu Sázavy kolem Nového Městčka a přes Nespeky (tehdy Dnespeky). Nádraží v Týnci nad Sázavou bylo navrženo v místech dnešního sídliště. Pokud by byl tento návrh realizován, trať by vedla mnohem výhodnějším terénem a také zalidněnější oblastí. Nebyla by potřeba ani stavba mostu přes Sázavu v Týnci nad Sázavou, vlaky by z Čerčan jezdily po mostě hlavní trati Praha-České Budějovice a teprve za ní by začínala odbočka na Týnec nad Sázavou. Navzdory všem výhodám takového trasování však zástupci panství Konopiště prosadili odlišné trasování přes Poříčí nad Sázavou, Svárov a Pecerady. (Berka 1991, s. 23) Další spor o přesné vedení trati bylo v úseku Prosečnice-Pikovice, kde se místní z Jílového snažily přiblížit vznikající trať městu, a proto je trať v tomto úseku značně vychýlena do oblouku. (Berka 1991, s. 33)

První postavený úsek tratě byl z Čerčan do Prosečnice. Uveden do provozu byl v roce 1897. Hlavní příjmy nové trati zajišťovaly lomy v blízkosti Krhanic. Ještě téhož roku byl dokončen i úsek z Prosečnice do Jílového u Prahy, o tři roky později byla trať prodloužena do Skochovic, kde byla napojena na již existující trať Praha-Dobříš. (Berka, 1991, s. 24-54) Od té doby je na trati téměř nepřetržitý provoz až do současnosti (krom období druhé světové války), ačkoliv byla její budoucnost několikrát ohrožena. Krátká pauza osobní dopravy byla způsobena zřízením výcvikového prostoru Waffen-SS v roce 1942. Kvůli tomuto projektu byly obce na levém břehu Sázavy vysídleny (z obcí vymezeného území se to týká Hradištka), v oblasti byly zřízeny zajatecké a pracovní tábory. Na konci druhé světové války nacisté před evakuací do Berlína zakopali v prostoru obce Hradištka bedny s nacistickými materiály. Protože část z nich nebyla dosud objevena, je obsah tohoto tzv. Štěchovického pokladu opředen různými pověstmi. (Mezi řekami, o. s. 2020)

Význam trati byl v době počátku provozu z větší části nákladního charakteru, osobní doprava hrála spíše doplňkovou roli. Na trati se nacházelo několik překladišť dřeva a kamenů. Turistický potenciál trati se projevil velmi brzy a je spjat s fenoménem trampingu. (Berka 1991, s. 13) Budeme-li předpokládat, že počet spojů na trati je do značné míry reakcí na změny (zvýšení/snížení) poptávky, lze vývoj počtu spojů interpretovat společenskými změnami. Kromě příměstské dopravy také trať sloužila po jistou dobu během druhé světové války k přepravě vojska. (Džurný 2020)

Graf 2 Vývoj denního počtu spojů na trati 210 v úseku Čerčany-Skochovice od roku 1912



Zdroj dat: pacifikem.cz (jízdní řády), vlastní výpočet

Počet spojů (viz graf 2) má od počátku sledovaného období stoupající trend, pravděpodobně se zde projevuje vlna trampingu v letech 1918-1926 (Berka 1991, s. 104), nicméně doba útlumu trampingu po roce 1930 (z důvodu zákazu společného táboření) se na počtech provozovaných spojů neprojevuje, naopak počet spojů strmě roste až do roku 1937, kdy jezdilo v sezoně oběma směry dohromady 34 spojů, což v podstatě odpovídá současnému stavu. Důvodem růstu počtu spojů je možná i zkracování jízdní doby, čímž se toto spojení stává atraktivnější. V době druhé světové války byl osobní provoz na trati zcela zastaven a podle Berky (1991, s. 49) sloužily tunely posázavské tratě ke skladu munice. (důvody zastavení provozu – viz výše) Od roku 1950 počet spojů opět výrazně roste a spolu s vrcholem trampingu v 60. letech 20. století prudce roste i počet spojů, k vrcholu dochází v roce 1971, kdy v létě v sobotu projíždělo po trati 42 spojů. Podle vyprávění pamětníků zaznamenané Berkou (1991, s. 114) v této době kapacita vlaků nedostačovala a nebylo výjimečné potkat vlak s cestujícími na střeše. Následuje poměrně výrazný propad (téměř o 10 spojů), který lze spojovat s klesající oblibou trampingu a zejména s rostoucí automobilizací společnosti. Ani rozvoj chataření a víkendové rekreace v 70. a 80. letech se do počtu pravidelných spojů výrazně nepromítl. V 90. letech byla trať v havarijním stavu a několikrát bylo na stole zrušení trati. V letech 1997-2003 proběhla rekonstrukce, během které bylo zrušeno kolejové rozvětvení v Krhanicích, od té doby jsou na trati značně omezené možnosti křižování vlaků. (Džurný 2020) Ve 21. století počet

spojů kolísá, minima dosáhl v roce 2010 (25 spojů), od té doby je trend opět stoupající. Ten značně podporují různé nostalgické jízdy a sezónní spoje.

Tabulka 2 Vývoj jízdní doby (v hodinách a minutách) na trati 210 ve vybraných letech od roku 1900

Úsek	1900	1912	1919	1938	1945	1957	1966	1975	1985	2004	2009
Praha-Vrané n. V.	1:40	1:10	1:15	1:00	1:15	1:00	0:55	0:45	0:45	0:45	0:35
Vrané n. V. – Čerčany	2:00	1:55	2:00	1:25	1:35	1:20	1:25	1:25	1:25	1:10	1:20
Celkem	3:40	3:05	3:15	2:25	2:50	2:20	2:20	2:10	2:10	1:20	1:10

Zdroj dat: tabulka převzata z: pacifikem.cz (autor: Jakub Džurný), doplněna o položku celkem (vlastní výpočet)

Vývoj jízdní doby (tabulka 2) lze historicky spojovat se zlepšováním vozového parku a poklesem nákladní dopravy. K zásadnímu předělu došlo v průběhu 30. let, kdy se doba jízdy mezi Prahou a Čerčany zkrátí téměř o hodinu. V dalších letech již dochází jen k pozvolnému zrychlování, ukončení provozu parních lokomotiv (max. do roku 1980) a jejich nahrazování motorovými vozy je patrně příčinnou menšího zkrácení jízdní doby v 70. letech (o cca 10 minut). Dále došlo ke zrychlení po rekonstrukci tratě na přelomu století. (viz 2.3.)

2.3 Technická charakteristika a provoz

Vlaky tratě 210 začínají v Praze na Hlavním nádraží, odkud jezdí Vinohradským tunelem k vršovickému nádraží. Tento úsek je však společný s dalšími tratěmi, až za vršovickým nádražím začíná samostatná trať 210. Již od branického nádraží trať kopíruje pravý břeh Vltavy, a ten kopíruje i za Prahou na území obcí Dolní Břežany a Vrané nad Vltavou. Za zastávkou Skochovice dochází k větvení trati, kdy část vlaků překonává most přes Vltavu a pokračuje směrem na Dobříš, námi sledovaná trať pokračuje dále po pravém břehu Vltavy okrajem katastru obce Březová-Oleško do Davle a dále podle pravého břehu Sázavy do Čerčan.

Úsek mezi odbočkou ve Skochovicích a nádražím v Čerčanech měří 35 km (celá trasa až do Prahy na hlavní nádraží 65 km). Jízdní doba se u jednotlivých spojů různí v závislosti na křižování vlaků, nejrychlejší spoje jedou mezi nádražím v Čerčanech a zastávkou Skochovice 1 hodinu a 2 minuty, v celé trase do Prahy 1 hodinu a 42 minut. (České dráhy 2019/2020) Trať je jednokolejná, pouze na nádražích Davle, Jílové u Prahy a Týnec nad Sázavou je kolejové rozvětvení. Trať je místy vedena komplikovaným terénem po úbočí Sázavského kaňonu, v některých místech ve velmi úzkém profilu společně se silniční komunikací. Terénní rozdíly trať překonává řadou mostů a tunelů. Tunelů je celkem šest, s délkou od 50 do 204 m. Nejvýznamnější technickou památkou trati je Žampašský viadukt, který překonává sedmi oblouky o rozpětí 12 metrů údolí Kocour a s výškou 41,73 metru je nejvyšším kamenným

železničním mostem na území České republiky. Délka viaduktu je 102,6 m. (Hofhanzl 2012, s. 17)

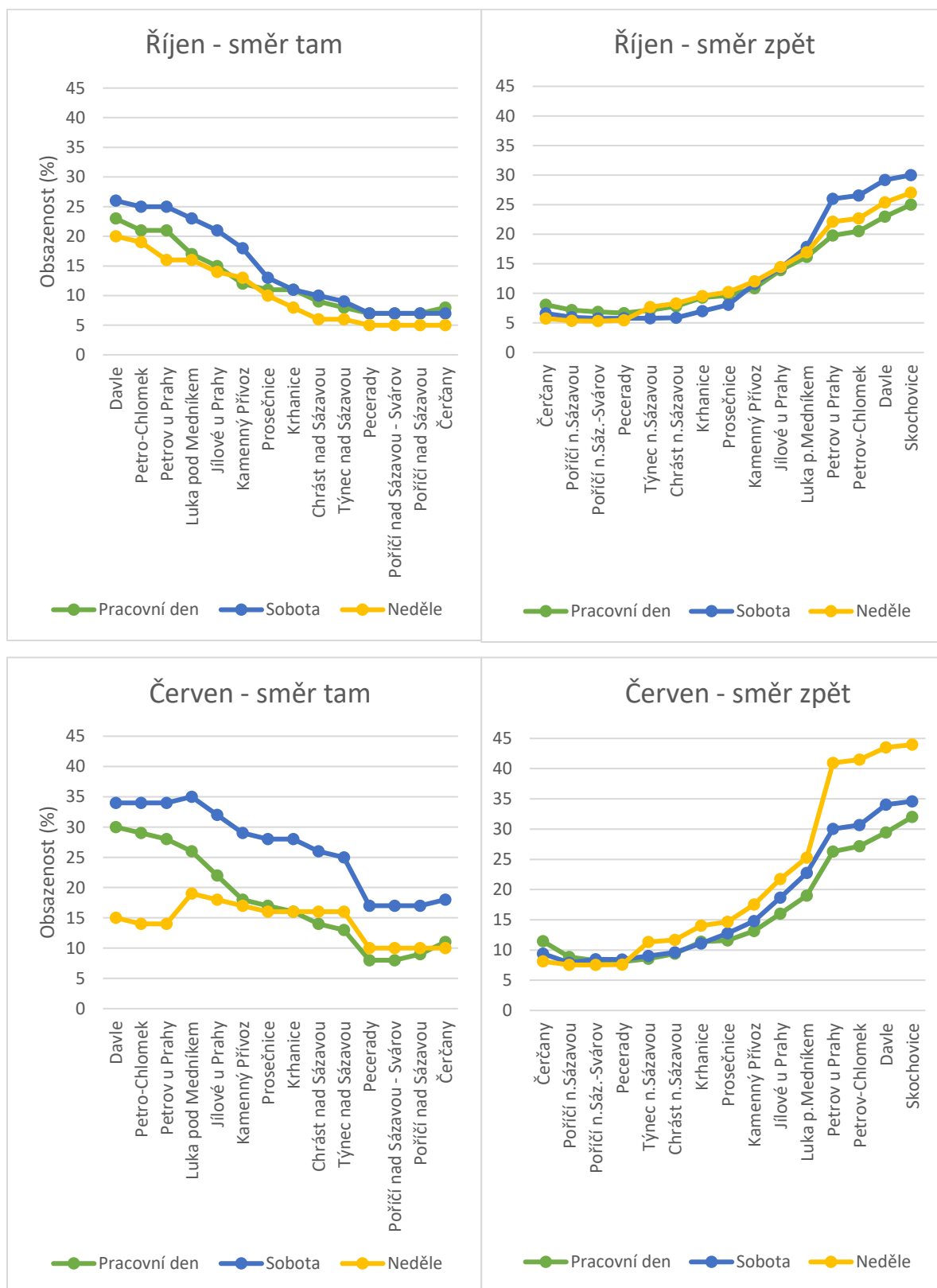
Provoz na trati zajišťují spoje Českých drah, v letní sezoně zde jezdí i několik spěšných spojů dopravce KŽC. (České dráhy 2019/2020) Krom toho na trati probíhají několikrát ročně nostalgické jízdy parními vlaky. (Posázavský Pacifik 2020)

V rámci Pražské integrované dopravy jsou vlaky Českých drah na trati označeny jako linka S8. V každém směru jede podle jízdního řádu (České dráhy 2019/2020) 14 spojů v celé trase z/do Prahy, jejich časové polohy se liší podle dne v týdnu. Ještě jezdí několik málo spojů jen v části trasy (Jílové u Prahy-Čerčany nebo Týnec nad Sázavou-Čerčany + jeden sezónní spoj v úseku Petrov u Prahy-Čerčany).

Doprovce KŽC provozuje o víkendu v období od konce března do konce října jeden pár spojů pod označením Posázavský motoráček. Tyto spoje některými zastávkami projíždí. Jízdní doba však není kratší. (České dráhy 2019/2020)

2.4 Využití spojů

Graf 3 Obsazenost spojů Posázavského Pacifiku v jednotlivých úsecích trati podle dne v týdnu v červnu a říjnu 2019



Zdroj dat: ROPID

Využití spojů železniční tratě je podmíněno dnem v týdnu a ročním obdobím. Z dat přepravního průzkumu Regionálního organizátora pražské integrované dopravy (ROPID) z roku 2019 je zřejmý značný sezonní a víkendový charakter tratě. Obsazenost spojů (poměr mezi nabídkou a poptávkou, přesněji podíl počtu cestujících ve vlaku a počtu míst ve vlaku – k sezení i stání) je vyšší v letní sezóně a o víkendech. (Pozn.: Průzkum probíhal v červnu a říjnu, ještě významnější rozdíl by patrně byl při porovnání července a února.)

Mimo sezonu se významně projevuje podíl příměstské dopravy, vyšší obsazenost spojů je v sobotu, obsazenost všedních dnů a nedělí je téměř stejná, v některých úsecích dokonce cestuje v neděli méně lidí než ve všední dny. V letní sezóně se naopak projevují víkendové cesty, ve směru od Prahy jsou spoje nejobsazenější v sobotu, ve směru do Prahy naopak v neděli.

Z grafu obsazenosti spojů (graf 3) je patrná odlišná obsazenost v jednotlivých úsecích Posázavského Pacifiku. Největší je blíže Praze, zhruba po Kamenný Přívoz. V dalším úseku již významně klesá. Od Týnce nad Sázavou do Čerčan je vůbec nejnižší obsazenost, zároveň tam jsou nejnižší rozdíly v obsazenosti v rámci týdne (mimo sezónu, v sezóně ve směru do Čerčan vybočuje sobota).

Podle počtu cestujících vystupujících a nastupujících v jednotlivých stanicích (viz příloha 2) je o víkendech nejvytíženější stanicí Petrov u Prahy (nejvíce nástupů ve směru do Prahy, nejvíce výstupů ve směru z Prahy), v pracovní dny mimo sezónu je nejvytíženější stanicí Týnec nad Sázavou. Některé zastávky na trati mají velmi nízké využití, k výstupu nebo nástupu je využije jen kolem deseti lidí denně i méně (Poříčí nad Sázavou – Svárov, Pecerady, Petrov – Chlomek). Zajímavostí je, že ve stanici Týnec nad Sázavou dochází k největší výměně cestujících. Příčinnou je pravděpodobně dlouhé čekání spojů ve stanici (u mnohých spojů je rozdíl mezi časem příjezdu a odjezdu až 25 minut). (České dráhy 2019/2020) Toto čekání v Týnci nad Sázavou (u některých spojů v Jílovém u Prahy) má 2 základní příčiny: jednak jsou to omezené možnosti křížování spojů na trati a druhým důvodem je poloha spojů. Jízdní řády jsou tvořeny tak, aby zajistily návaznost v Čerčanech na vlaky tratě 221 směr Praha/Benešov a zároveň vyhověly požadavku na proklad se spoji na Dobříš kvůli pravidelnému intervalu v úseku Praha – Vrané nad Vltavou.

Na pravidelné spoje jsou v posledních letech vypravovány motorové vozy 814.2 (Regionova), které vznikly modernizací původních vozů ze 70. a 80. let. Tyto vozy mají kapacitu 135 míst k sezení a 151 míst k stání. V soupravě je i 8 míst pro kola. (České dráhy 2016) V zimním období jsou vypravovány pouze tyto soupravy, v letním období je kapacita navýšena buďto

spřažením dvou těchto souprav nebo vypravením jiného typu vlaku (dvoupatrové vagony nebo starší vagony původně určené pro rychlíky tažené motorovou lokomotivou).

3 Příměstský potenciál Posázavského Pacifiku

3.1 Příměstská doprava

Příměstská doprava představuje všechny přepravní vztahy mezi vnitřním městem a vnější aglomerací města. Charakter příměstské dopravy je centricky-dostředný a linky jsou uspořádány paprskovitě. (Kubát a kol. 2007) Typické jsou integrační tendence (sjednocení tarifu, informačního systému, apod.). V případě Prahy tvoří příměstskou dopravu autobusové a železniční linky s návazností na městskou dopravu uvnitř hlavního města (metro, tramvaje, autobusy). Cílem je integrace všech spojů spojující Prahu se Středočeským krajem, integrační proces však ještě není zcela dokončen.

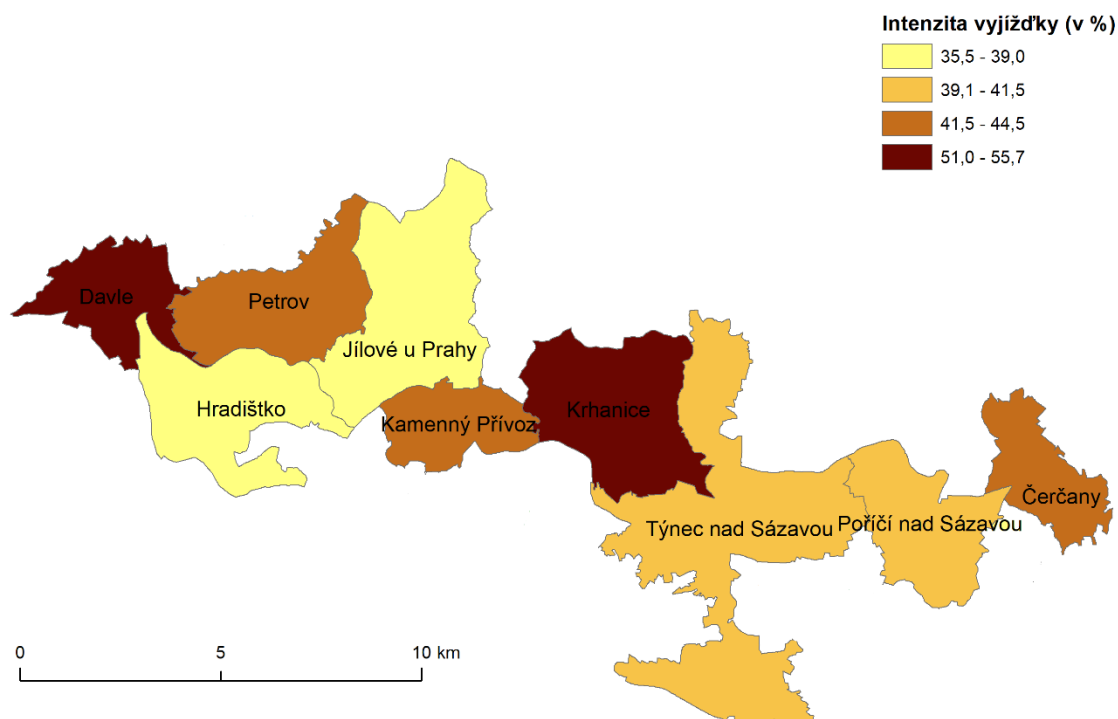
Existence osobní dopravy je svázána s kyvadlovými pohyby obyvatel - jednou z forem prostorové mobility. (ČSÚ 2014) Tyto pohyby mají několik podob. Kromě pravidelné (každodenní) dojížděky za prací nebo do škol jsou to také nepravidelné cesty (např. na úřad, k lékaři, za kulturou), specifickým typem kyvadlových pohybů jsou pak cesty, které se realizují v delším časovém úseku, spojené hlavně s rekreační dojížděkou. (ČSÚ 2014) Všechny tyto typy dojížděky se v určité míře projevují i ve využití Posázavského Pacifiku. Tato kapitola se bude věnovat dennímu cestování.

3.2 Vyjížděka z obcí Posázavského Pacifiku

Vyjížděka a dojížděka do zaměstnání a do škol je údaj, který je pravidelně zjišťován ze Sčítání lidu. Při posledním sčítání (v roce 2011) byly na otázku dojížděky dotazováni pouze zaměstnaní. Pracující studenti a učni vyplňovali údaje podle dojížděky do škol. Jelikož pravidelná vyjížděka/dojížděka za zaměstnáním a do škol je jeden z hlavních pohybů příměstské dopravy, budou v této kapitole analyzována data vyjížděky z obcí. Zdrojem dat je Sčítání lidu, domů a bytů 2011.

Intenzita vyjížděky (viz mapa 2), tedy podíl vyjíždějících osob z celkového počtu ekonomicky aktivních, se pohybuje kolem 35-45 %. Výjimkou jsou obce Krhanice a Davle, ze kterých dojíždí za zaměstnáním do jiných obcí více než 50 % zaměstnaných. Tyto hodnoty jsou vzhledem k velikostní skupině obcí pod republikovým průměrem, pravděpodobně díky dobrému občanskému vybavení, a tedy i pracovním příležitostem. Lze však předpokládat, že od roku 2011 se situace změnila, aktuálnější informace poskytne příští sčítání v roce 2021.

Mapa 2 Intenzita vyjížděky z obcí Posázavského Pacifiku v roce 2011



Zdroj dat: SLDB 2011, vlastní výpočty

Z vyjížděkových proudů (SLDB 2011) je patrné, že sledovaná oblast je z hlediska pracovní dojížděky závislá na Praze, kam dojíždělo v roce 2011 téměř 60 % vyjíždějících ze sledovaných obcí. Druhým nejvýznamnějším centrem je Benešov, kam dojíždělo kolem 10 % z celkového počtu vyjíždějících osob. Jsou však velké rozdíly mezi obcemi, které odpovídají hraničním okresům.

Z obcí okresu Benešov (po trati od Čerčan po Krhanice) tvoří vyjížděka do Prahy něco málo přes 50 % z celkového počtu osob vyjíždějících za práci, v Týnci nad Sázavou a Krhanicích dokonce ještě méně. Druhým největším vyjížděkovým proudem jsou cesty za práci do Benešova, které v Krhanicích a Týnci nad Sázavou tvoří i přes 20 %, v těchto obcích tedy okresní město konkuruje Praze nejvíce. (SLDB 2011)

V obcích okresu Praha-západ vyjížděka do Prahy dominuje výrazně, kromě Kamenného Přívozu tvoří v každé obci přes 70% veškeré vyjížděky. Vyjížděkový proud do Benešova pro tyto obce nehraje téměř žádnou roli (méně než 10 osob). (SLDB 2011)

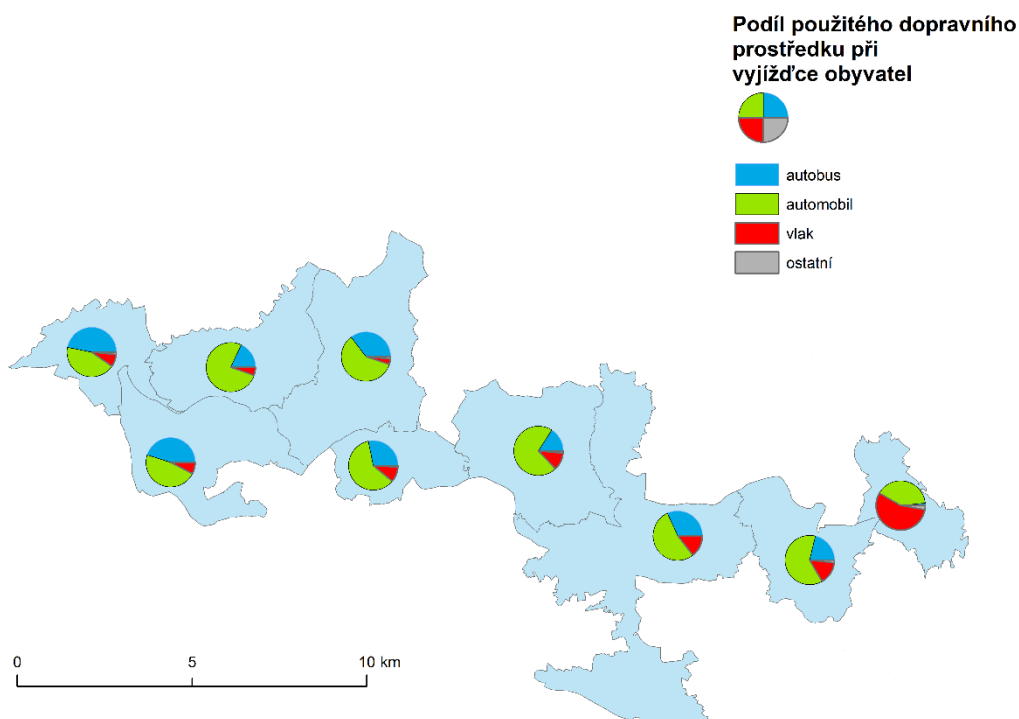
Další vyjížděka dle SLDB (2011) ve sledované oblasti směřovala buďto do pražských suburbií (Říčany, Modletice, Jesenice apod.) nebo na malé vzdálenosti v rámci oblasti (do

větších sídel-Čerčany, Týnec nad Sázavou, Jílové u Prahy, Davle, ale i opačný trend, např. z Týnce nad Sázavou do Krhanic).

Protože v regionu výrazně převažuje vyjíždka do Prahy, bude se práce v další analýze zaměřovat pouze na tuto vyjíždku.

Vyjíždka do Prahy podle použitého dopravního prostředku

Mapa 3 Podíl použitého dopravního prostředku při vyjíždce obyvatel z obcí Posázavského Pacifiku do Prahy v roce 2011



Zdroj dat: SLDB 2011

Na tomto místě je třeba si uvědomit, že Posázavský Pacifik lze z obcí použít při cestě do Prahy dvěma způsoby:

1. Přímo do Prahy po trati 210 (linka S8)
2. Po trati 210 na druhou stranu do Čerčan (linka S8) a tam přestoupit na vlak tratě 221 (linka S9, příp. R49)

Proto v případě Čerčan, kde je nadpoloviční využití vlaku (a jako v jediné obci je to nejčastější dopravní prostředek) lze s poměrně velkou jistotou předpokládat, že většina lidí jede do Prahy právě po hlavní trati, trať 210 pravděpodobně nevyužijí. V ostatních obcích

už je využití tratě 210 jistější, byť na základě dat nedokážeme odlišit, v jakém směru jej využívají. Např. v Poříčí nad Sázavou (stanice za Čerčany směrem k Týnci nad Sázavou) je pravděpodobnější využití tratě 210 pouze jednu zastávku do Čerčan, kde přestoupí na vlak benešovské trati. Obecně v obcích blíže Čerčanům uváděli lidé využití vlaku častěji, tedy pravděpodobně zde tento způsob cesty hrál větší roli. Ve všech obcích kromě Čerčan převažovaly cesty autobusem nad cestami vlakem, ve většině obcí mírně převažovalo použití individuální dopravy nad veřejnou. (viz mapa 3)

Značným úskalím, které znemožňuje dělat na základě dat vyjádření obyvatel jednoznačné závěry, je jejich neaktuálnost. Sčítání lidu proběhlo v roce 2011, od té doby došlo v oblasti k několika výrazným změnám:

- v rámci modernizace IV. tranzitního koridoru proběhla rekonstrukce železniční tratě Praha-Benešov u Prahy, v době Sčítání probíhaly výluky, které cestu po této trati komplikovaly
- rekonstrukce trati 210 (Posázavský Pacifik), v důsledku toho došlo k navýšení počtu spojů a zkrácení doby jízdy (až o 10 minut)
- integrace vlaků na trati a většiny návazných autobusů do Pražské integrované dopravy, tarifní sjednocení
- otevření nové zastávky na území hlavního města Prahy – Praha-Kačerov
- rozšíření tzv. modrých zón na území Prahy a zahuštění automobilového provozu

Z těchto důvodů lze předpokládat v současné době větší význam Posázavského Pacifiku v příměstské dopravě než v roce 2011, čemuž nasvědčují údaje o obsazenosti spojů (viz kapitola 2.4).

4 Turistický potenciál Posázavského Pacifiku

Tato kapitola má za cíl charakterizovat specifika turistické a rekreační oblasti, a také se zaměřit na propagaci Posázavského Pacifiku v rámci turistického regionu Posázaví.

4.1 Specifika oblasti

Vymezené území, jakožto i celé Posázaví, je významně spjato s fenoménem trampingu. Tramping je podle Velkého sociologického slovníku (1996, s. 1327-1328)) definován jako „*druh zájmové činnosti blízky táboření a chataření, pobytu v přírodě a turistice, spojený s nápodobou zvyklostí tuláků, zálesáků, lovců, Indiánů a vojáků.*“ Dále je typický „*životem v partě, mimo místo bydliště a snahou o kontakt s původní, tzv. neporušenou a divokou přírodou.*“ V tomto významu je tramping specificky českým jevem s počátky ještě před první světovou válkou, nejvíce se rozvíjí ve 20. – 30. letech 20. století. (Velký sociologický slovník, s. 1327) Po druhé světové válce je obnova trampingu značně omezena politickým režimem, k vrcholu dochází koncem 60. let. Tramping nebyl jen životním stylem a způsobem trávení volného času, ale také kolébkou některých českých sportovních disciplín a specifického žánru „trampské písně.“ (Vágner 2012, s. 24) V určité podobě jsou prvky trampské kultury živé dodnes.

Trampské hnutí bylo populární po celé 20. století snad proto, že poskytovalo jakýsi útěk od hrozivých a nesvobodných politických režimů 20. století. V době druhé světové války poskytoval tramping úlevu od každodenních hrůz života v Protektorátu, v době socialismu zas byla trampská kultura lákavá díky prvkům americké kultury, kterou tehdejší režim potlačoval. Tyto režimy se v určité míře neúspěšně pokoušely tramping omezit nebo vymýtit. (Vágner 2012, s. 25)

Trampské osady vznikaly v době, kdy bylo vlastnictví automobilu luxus. Železniční trať tak byla hlavním způsobem cesty do této oblasti a trampské osady často vznikaly právě v blízkosti železnice. Na území obce Davle, mezi Libřickým a Davelským tunelem, se do roku 1975 nacházela zastávka Libřice, která byla výchozím bodem do Zahořanského údolí, rozsáhlé chatové oblasti podél Zahořanského potoka, považovanou za kolébkou trampingu. (Zastávka byla zrušena z důvodu nevyhovující polohy mezi dvěma tunely a v místě úrovněového křížení se silniční komunikací.) (Berka, s. 46) Další oblastí, kde jsou hustě soustředěny trampské osady, je okolí železniční zastávky Petrov u Prahy. Další pás osad leží podél trati ve svahu k řece mezi

Lukami pod Medníkem a Žampachem. Další větší tramská oblast leží kolem Čerčan. (Vágner 2012, s. 24)

Některé chaty a sruby byly postaveny ve složitém terénu, který neumožňuje napojení na inženýrské sítě, v některých případech, podle Pavla Peška-starosty Jílového u Prahy, není možné k objektu (v zimě nebo celoročně) přijet autem. Jelikož v některých případech územní plán neumožňuje přestavbu, stává se stále více těchto chat nepoužívanými a opuštěnými.

Tramské písně dokládají význam Posázavského Pacifiku v životě lidí této subkultury. V písních zaznamenaných Berkou (1991, s.123-131) je označován jako „posázavský rychlovlak“, „expres Sázavák“ apod. Zpívá v nich o čase stráveném ve vlaku cestou na „tramp“¹. V písních je parodována i jeho pomalá rychlost například slovy: „*Posázavský rychlovlak, šine si to jako drak, šine si to po hrázi, za měsíc tam dorazí.*“ (Berka 1991, s. 127) Cesta vlakem je tak vnímána jako součást tramského života. („*Sázavský rychlovlak vyhlíží jako drak, už zase ztratil páru, nám to však postačí, každý rád zatlačí.*“ „*a pod Medníkem kolem Luk, tam je nám to fuk.*“ (Berka 1991, s. 126) Více v příloze 7.) Píseň s názvem Posázavský Pacifik také nazpíval v roce 1974 český country zpěvák Waldemar Matuška. (Berka 1991, s. 130)

Tramping je specifickou formou druhého bydlení. Druhé bydlení je pojem označující objekty individuální rekreace a související procesy a jevy. Druhé bydlení je považováno za důsledek urbanizace. Rozvoj druhého bydlení souvisí se zhoršeným životním prostředím ve městech, zlepšením dopravní dostupnosti, vylidňováním venkova, zkrácením pracovního týdne apod. Po roce 1989 se vyskytuje nový jev – transformace objektů druhého bydlení a objekty trvalého bydlení. (Vágner, Fialová 2011, s. 8-9) Tento jev se vyskytuje i ve sledovaných obcích, ale je limitován nemožností přestavby některých objektů. (viz rozhovor s Pavlem Peškem – starostou Jílového u Prahy, příloha 4)

Tradice tramských osad, prvorepubliková tradice letních bytů a snad i touha uniknout z „šedi“ panelákových sídlišť a stereotypu každodenního života, vytvořily v Posázaví jednu z hlavních oblastí rekreačního zázemí Prahy. Ta se skládá jak z původních chat a srubů, tak přestavěných nebo zcela nově postavených moderních letních sídel. (Vágner 2012, s. 25)

¹ Výlet do přírody v tramském slangu

4.2 Turistické cíle a infrastruktura

Obce Posázavského Pacifiku nejsou pochopitelně jen zázemím druhého bydlení, ale i cílem krátkodobých pobytů nebo jednorázových turistických výjezdů. Oblast Posázaví láká historickými pamětihodnostmi, muzei i možnostmi aktivní turistiky.

Ubytovací zařízení v oblasti jsou koncentrována ve větších obcích, v Čerčanech, Týnci nad Sázavou a Hradištku se nachází vodácká tábořiště. V těchto obcích se nachází také minimálně jeden hotel, penzion nebo turistická ubytovna. Zařízení tohoto typu se nachází i v Davli, Krhanicích a na území Jílového u Prahy. (ČSÚ 2019). Celkově se dá říct, že v oblasti je velmi málo ubytovacích kapacit jiného typu, než jsou tábořiště.

Turistická informační střediska se nachází v obou městech (Týnec nad Sázavou, Jílové u Prahy) a v Čerčanech. Hlavním turistickým centrem, vycházíme-li ze statistik návštěvnosti informačních center, je Jílové u Prahy, které ročně navštíví kolem 25 tisíc návštěvníků. (Posázaví o.p.s. 2020). Infocentra v Týnci nad Sázavou a Čerčanech zdaleka nedosahují takové návštěvnosti, navštíví je jen něco kolem 2 tisíc osob ročně. (Posázaví o.p.s.)

Za historickými památkami se turisté mohou vydávat zejména do Jílového u Prahy. Na území města je vyhlášena městská památková zóna. Město bylo v minulosti významným důlním centrem (těžba zlata), na jeho území bylo turistům zpřístupněno několik dolů k prohlídce s průvodcem. Ve městě se také nachází Regionální muzeum Jílové u Prahy, ve kterém kromě stále expozice z historie regionu probíhají tematické výstavy. V Týnci nad Sázavou je také Městské muzeum, které se nachází v areálu původně románského hradu. Prohlídka samotného hradu má také spíše výstavní charakter. Vojenské technické muzeum v Lešanech se nachází pouhých 1,5 km od železniční zastávky Krhanice. V okolí muzea probíhají pravidelně vojenské akce jako jsou rekonstrukce bitev apod. (Posázaví o.p.s. 2020)

V oblasti se nachází mnoho cyklistických tras a pěších turistických tras. Cyklotrasy druhé třídy prochází oblastí dvě: dálková cyklotrasa Praha-Vídeň, která prochází Týncem nad Sázavou a pak Posázavská cyklotrasa, která kopíruje řeku Sázavu, a tedy i Posázavský Pacifik (ačkoliv v některých místech se odchyluje) a prochází tak postupně všemi obcemi Posázavského Pacifiku od Davle po Čerčany (kromě Hradištku). Oproti tomu pěší Posázavská stezka vede podél protějšího břehu řeky Sázavy. (Strategie Posázaví 2017, s. 12-16) Pěší turistické trasy často spojují centra obcí nebo železniční zastávky s historickými nebo přírodními pamětihodnostmi. Posázavská stezka propojuje několik vyhlídek, ježto se nacházejí přes řeku naproti železniční trati. Naučné stezky jsou povětšinou zaměřené na historii obcí

(Naučná stezka Jílovské zlaté doly, Naučná stezka Týnec nad Sázavou, Naučná stezka Vystěhované Hradištko). (Strategie Posázaví 2017, s. 12-16)

Řeka Sázava je významnou vodáckou cestou. Zejména úsek od Týnce nad Sázavou po Pikovice (Hradištko) je populární pro množství menších peřejí. (Strategie Posázaví 2017, s. 17-18) Vodní turismus vede dokonce k vyčerpání kapacity vodních půjčoven. (Strategie Posázaví 2017, s. 26).

Problémem oblasti je její zaměření na individuální rekreaci a sportovní cestovní ruch, není zde dostatek jiných turistických atrakcí. I přes zajímavou historii oblasti zde není mnoho udržovaných a přístupných památek. Nenachází se zde dominantní historická památka. Zároveň se zde nachází nemalé množství historických objektů, které mají potenciál se při rekonstrukci a lepší propagaci významnější turistickou atrakcí stát. (Strategie Posázaví 2017, s. 28-30) Velkou nadějí je komplex jílovských zlatých dolů, který by se měl podle starosty města Jílového u Prahy v budoucnu významně rozšířit (viz příloha 4). Dalším problémem je velmi nízká ubytovací kapacita. V oblasti je velmi malý počet ubytovacích zařízení vyšší i nižší cenové kategorie. (Strategie Posázaví 2017, s. 29)

4.3 Propagace Posázavského Pacifiku v rámci rozvoje oblasti

Propagací cestovního ruchu v oblasti se dlouhodobě věnuje obecně prospěšná společnost Posázaví (dále Posázaví o.p.s.). Společnost se obecně věnuje rozvoji regionu Posázaví. Dle svého webu (<http://firma.posazavi.com/cz/welcomeFirma.aspx>; 11.4.2020) „vytváří nové formy a možnosti ekonomického a turistického využití krajiny a zajišťuje rozvoj a propagaci regionu a jeho turistického potenciálu. Dalším jejím cílem je podpora multifunkčního zemědělství a ochrana životního prostředí. Poskytuje také služby spojené s financováním a koordinací projektů rozvoje regionu a vytváří databanku informací prospěšných k zajištění tohoto cíle. Přípravuje informační a metodické materiály a školní pomůcky, vychovává, vzdělává a informuje děti a mládež. Spolupracuje na rozvoji lidských zdrojů a zajišťuje jejich osvětu a vzdělanost. Koordinuje provoz a rozvoj informačních center v regionu a atestuje služby poskytované svými členy. Komunikuje s orgány státní správy, samosprávy a Evropské unie v rámci rozvoje regionu, poskytuje poradenskou činnost a vydává tiskoviny.“

Společnost Posázaví o.p.s. mimo jiné vydává materiály, ve kterých propagují různé památky a kulturní akce v oblasti. Role Posázavského Pacifiku v těchto materiálech je významná. Každý rok vychází propagační brožura Poznáváme Posázaví. V poslední vydané

brožure (Tůmová 2019) byla Posázavskému Pacifiku věnována obsáhlá zmínka již na první stránce. V tomto článku je odkaz na webové stránky organizace Posázavský Pacifik – doprava s.r.o. Tento spolek propaguje železniční dopravu a turistiku v Posázaví. Kromě vydávání propagačních předmětů a pořádání kulturních akcí tento spolek také organizuje nostalgické jízdy parních vlaků po trati. Na tyto jízdy jsou většinou navázány další kulturní akce v regionu. (Posázavský Pacifik, 11.4.2020) Obvyklé je spojení jízdy parním vlakem s akcí Vojenského technického muzea v Lešanech. (např. PID 2020)

Společnost Posázaví o.p.s. ve svém strategickém plánu rozvoje oblasti přisuzuje Posázavskému Pacifiku významné místo. Ve SWOT analýze oblasti jmenuje existenci železniční tratě Posázavského Pacifiku jako jednu ze silných stránek regionu. Jedním z zamýšlených projektů rozvoje oblasti bylo vybudování návštěvnického centra Posázavského Pacifiku v Čerčanech v budově bývalého mlýna. Návštěvnické centrum mělo mít podobu historického vlaku a být spojeno i se stravováním a ubytováním (např. v podobě lůžkových vozů). Od tohoto projektu však bylo upuštěno, postupně je budováno návštěvnické centrum Posázavského Pacifiku v budově bývalé čerčanské vodárny. Dále společnost plánuje projekt cyklovlaků na trati Posázavského Pacifiku, s čímž souvisí vybudování nebo rekonstrukce nákladních ramp v nástupních místech pro nakládání kol. (Strategie Posázaví 2017, s. 36-39)

Posázavský Pacifik je také jednou z položek nejvýznamnějších českých sběratelských turistických předmětů. Posázavský Pacifik má svojí turistickou známku (Turistické známky 2020) i turistickou vizitku. (Wander book 2020)

Z výše uvedených informací vyplývá, že o Posázavském Pacifiku lze hovořit jako o symbolu regionu, je to něco, co je pro oblast charakteristické a do určité míry svázané s její turistickou atraktivitou. Svědčí o tom existence zájmových spolků, které se trati věnují a pořádají související akce, vydávané publikace, ale i postavení trati v plánech rozvoje turistické oblasti.

5 Výhody a nevýhody železničního spojení

V předchozích kapitolách byla analyzována příměstská a turistická doprava včetně seznámení s daty o provozu na trati a obsazenosti jednotlivých úseků spojů. Tato kapitola bude zaměřena na důvody, proč lidé při cestách v regionu, zejména při cestách do Prahy, dávají většinou více přednost jiným dopravním prostředkům a v čem naopak jsou silné stránky vlakového spojení.

Pro tuto práci byly stanoveny následující faktory určující volbu dopravního prostředku, které budou diskutovány jak z hlediska pravidelné dopravy, tak z hlediska turistické a rekreační dopravy.

- Časová dostupnost
- Interval a rozložení spojů
- Spolehlivost spojů
- Poloha dopravních bodů vůči obci
- Tarif

V analýze budou prověřovány na základě těchto faktorů 3 hlavní možnosti dopravy veřejné nabídky.

- a) přímé spojení vlakem tratě 210 (linka S8) do Prahy
- b) cesta vlakem tratě 210 do Čerčan a následovně vlakem tratě 221 (S9, příp. R49) do Prahy
- c) spojení pomocí autobusových linek do Prahy

Obec Čerčany díky svojí poloze na železničním uzlu jsou poměrně málo obsluhovány autobusovou dopravou a prakticky odtamtud neexistuje použitelné autobusové spojení do Prahy. Navíc leží přímo na trati 221, proto není v této kapitole srovnávána s dalšími obcemi.

5.1 Časová dostupnost

Následující tabulka (tabulka 3) udává čas v hodinách a minutách, který trvá cesta z obce k nejbližší stanici metra. V závorce je uveden počet přestupů, pokud je větší než 0. Poloha zastávky/zastávek vůči obcím Posázavského Pacifiku je zanedbána, této problematice je věnována kapitola 5.4. V tabulce jsou uvedeny obvyklé hodnoty, které se mohou mírně lišit podle denního období a dne v týdnu. U spojů Posázavského Pacifiku vzhledem k dlouhému vyčkávání některých spojů ve stanicích může být u některých spojů rozptyl až 20 minut oproti uvedeným hodnotám, v tabulce jsou uvedeny nejčastější hodnoty. Autor článku si je vědom, že

cestující směřují z obcí do různých směrů Prahy, mnozí si hledají práci na okrajích Prahy (podle rozhovorů se starosty) nebo nepřestupují na metro, ale na tramvajové či autobusové linky pražské MHD. Proto je následující tabulka generalizací, která umožňuje porovnat časovou dostupnost.

Tabulka 3 Doba trvání cesty z obcí Posázavského Pacifiku na nejbližší stanici metra (a počet přestupů) podle zvoleného spojení

Obec	Trat' 210 přímo	Trat' 210+221 (přes Čerčany)	Autobus
Poříčí nad Sázavou	1:47	1:08(2)	1:02
Týnec nad Sázavou	1:10	1:19(2)	1:01
Krhanice	1:04	1:26 (2)	1:08 (1)
Kamenný Přívoz	0:57	1:33 (2)	0:47
Jílové u Prahy	0:52	1:40 (2)	0:41
Petrov	0:41	2:02 (2)	0:44 (1)
Hradištko	0:41	2:02 (2)	0:45
Davle	0:34	2:08 (2)	0:31

Zdroj dat: idos.cz

Z tabulky doby trvání cesty (tabulka 3) je patrné, že z Poříčí nad Sázavou je výhodnější použití hlavní benešovské tratě. Posázavský Pacifik tam má úlohu dopravit lidi na přestup do Čerčan. V Týnci nad Sázavou vychází nejlépe autobusové spojení, rozdíl oproti vlaku však není zásadní. Vlakové spojení přes Čerčany je o něco delší, přesto podle starosty Týnce nad Sázavou, Martina Kadrnošky, používanější. Jeden spoj ve špičce s přestupem na spěšný vlak R49 vychází rychleji o 11 minut oproti normálu. (Idos.cz) Z Krhanic a Kamenného Přívozu už je spojení přes Čerčany poměrně dlouhé. Časová náročnost přímého spojení do Prahy po trati 210 (u spojů, které nestojí dlouhou dobu v Jílovém u Prahy) ve srovnání s autobusovými spoji je srovnatelná a méně náročná z hlediska přestupů. Z Jílového u Prahy je nejrychlejší spojení autobusem. Z Petrova, Hradištka a Davle je časová dostupnost stanic metra v Praze vlakem i autobusem prakticky stejná.

Nutno ještě krátce zmínit, do jakých částí Prahy každé spojení cestující dopraví.

Autobusové linky v oblasti jezdí do dvou směrů. Z většiny obcí autobusy směřují na Prahu 4 (většinou konečná Budějovická, přestup na metro C), z Hradištka a Davle směřují na Prahu 5 (konečná Smíchovské nádraží, přestup na metro B). Autobusy, které jedou na Budějovickou, zastavují na několika zastávkách pražské čtvrti Krč a na konečné Budějovická je možný přestup na metro C i na řadu autobusových linek do různých směrů. Železniční trať 210 vede také po území Prahy 4. Stanice Praha-Krč má poměrně nevýhodnou polohu v okrajových částech sídliště, ale stanice Praha-Kačerov nabízí přestup na metro C i řadu

autobusových linek. Krom toho vlaky zastavují také v Modřanech a Krči, kde je nabídka zejména tramvajového spojení do centra Prahy. A nakonec nejvýznamnější výhodou je přímé spojení do centra Prahy bez nutnosti přestupu a to až na Hlavní nádraží. Krom toho zastavují vlaky také ve Vršovicích, kde je přístup k tramvajím do oblasti Nového Města. Obecně se tedy dá říct, že vlak mnohem lépe zpřístupňuje různé části centra Prahy. Vlaky tratě 221 také směřují do Vršovic a na Hlavní nádraží, kromě toho ale zastavují v městských částech Uhřetěves, Horní Měcholupy, Hostivař a Strašnice, které jsou svojí polohou výhodnější pro spojení do okrajových částí centra hlavního města a periferních oblastí jižní a severovýchodní části Prahy.

5.2 Interval a rozložení spojů

Na trati 210 jezdí v pracovní dny směrem do Prahy 15 spojů, o víkendech 14 spojů. Interval je celkem pravidelný, ve špičce jezdí spoje po hodině, mimo špičku po 1-2 hodinách. Ve směru do Čerčan s návazností na spoj osobního nebo spěšného vlaku tratě 221 do Prahy jede 14 spojů v pracovní dny, 13 o víkendu. Dalším zkoumaným parametrem je počet spojů ve špičce pracovního dne. Přímo do Prahy jede z obcí Posázavského Pacifiku 6 spojů, s přestupem v Čerčanech taktéž 6 spojů. (idos.cz; 28.4.2020)

V případě autobusů je značně složitější, protože obce neleží na jedné autobusové lince, v každé obci je tak situace odlišná.

Tabulka 4 Počet autobusových spojů ve směru do Prahy z obcí Posázavského Pacifiku podle denního a týdenního období

Obec	pracovní den	pracovní den-špička	Víkend (1 den)
Poříčí nad Sázavou	20	10	10
Týnec nad Sázavou	16	10	9
Krhanice	12	8	8
Kamenný Přívoz	12	8	8
Jílové u Prahy	67	35	36
Petrov	24	14	12
Hradištko	15	10	9
Davle	72	33	41

Zdroj dat: idos.cz

Nejvíce autobusových spojů do Prahy odjíždí z Davle (viz tabulka 3), ve které zastavují linky z dalších sídel, např. Štěchovice, Rabyně, Sedlčany apod. Druhý největší počet autobusových spojů odjíždí z Jílového u Prahy, které je také největším sídlem oblasti a nádraží je daleko od centra města. Překvapivě velmi dobře dostupný je i Petrov (nejmenší obec oblasti), odkud je možné se dostat do Prahy 24 spoji během pracovního dne, a to dvěma možnými směry, v obou případech s jedním přestupem. (Petrov leží na lince PID 444, která propojuje Jílové u Prahy

a Davli, takže umožňuje přestup na autobusové spoje do Prahy z obou těchto měst.) Většinu obcí Posázavského Pacifiku obsluhuje v pracovní dny více autobusových než vlakových spojů. Pouze z Krhanic a Kamenného Přívozu je nabídka autobusů mírně nižší, v období špičky však jede spojů více. Naopak o víkendu je ve většině obcí vyšší nabídka vlakových spojů (výjimku tvoří Jílové u Prahy a Davle). Tento fakt svědčí o turistickém významu železniční tratě.

5.3 Poloha dopravních bodů vůči obci

Autobusy většinou zastavují na několika různých místech v obci, u železnice je počet zastávek značně omezený. V této podkapitole bude zkoumána poloha vlakových stanic/ zastávek vůči obcím, a to jak z hlediska příměstské dopravy, tak i turistického a rekreačního hlediska. (Některé zastávky mohou být v nevyhovující poloze vůči trvalému osídlení, ale v blízkosti rekreační lokality apod.) Není-li uvedeno jinak, zdrojem uvedených informací je turistická mapa z internetové aplikace Mapy.cz. (viz příloha 3)

POŘÍČÍ NAD SÁZAVOU

Zastávka se nachází v centru obce, v blízkosti většiny služeb. Přímo u nádraží je autobusová zastávka, odkud odjíždí autobusové spoje směr Chocerady, Benešov, ale v docházkové vzdálenosti je zastávka pro autobusy směr Praha. Přímo z železniční zastávky vychází dvě značené turistické trasy směr Čerčany a Týnec nad Sázavou, které v podstatě kopírují železniční trať.

Zastávka **Poříčí nad Sázavou – Svárov** zpřístupňuje pouze velmi malou chatovou osadu stejného jména.

TÝNEC NAD SÁZAVOU

Zastávka **Pecerady** má spíše nákladní charakter. Od vesnice Pecerady se nachází poměrně daleko (1,3 km). Přímo u zastávky je umístěna i autobusová zastávka, ale polohy spojů ve většině případů neumožňují přestup. Není tedy překvapující, že stanice vykazuje velmi malý obrat cestujících.

Nádraží **Týnec nad Sázavou** leží prakticky v centru města. Původní centrum města se nacházelo na druhé straně řeky, ale po zavedení železnice se město významně rozšířilo sídlíštění zástavbou severozápadně od nádraží. (Berka. 1991, s. 145) Přímo u nádraží se nachází autobusové stanoviště, odkud odjíždí autobusy do různých směrů (Praha, Benešov, Netvořice, Jílové u Prahy, Rabyně). V blízkosti nádraží se nachází dvě tábořiště a půjčovna lodiček, dále

např. lanový park a inline stezka. Poloha nádraží je tak zcela vyhovující jak z hlediska příměstské dopravy, tak i turistického využití.

Chrást nad Sázavou je část města Týnec nad Sázavou, v současní době zástavbou již téměř spojená s městem. Železniční zastávka se nachází na jihovýchodním okraji části obce. Řeka Sázava v oblasti Chrástu nad Sázavou patří mezi nejoblíbenější část vodácké trasy díky četným peřejím a sjízdným jezům. (Strategie Posázaví 2017, s.17-18)

KRHANICE

Zastávka **Krhanice** je umístěna v zástavbě obce. Přímo u železniční zastávky je možný přestup na autobusovou linku PID 452 směr Benešov a Jílové u Prahy. Škola a obecní úřad se nachází do 1 km od železniční zastávky. Přímo u železniční zastávky začíná Naučná stezka Podlešanský mlýn. Vojenské technické muzeum v Lešanech je pěší trasou vzdáleno 1,5 km.

Zastávka **Prosečnice** leží severně od malé vesnice při jižním úpatí Hornopožárského lesa. Leží v těsné blízkosti jediné autobusové zastávky ve vsi. V okolí zastávky se nachází kamenolomy a turistická trasa do Přírodního parku Hornopožárský les.

KAMENNÝ PŘÍVOZ

Železniční zastávka **Kamenný Přívoz** leží asi 1 km severně od části obce Kamenný Újezdec, v novější zástavbě s převažující obytnou funkcí. (Územní plán Kamenného Přívozu 2006) Zastávka autobusu je umístěna v původní části obce u břehu Sázavy, vlaková zastávka tak slouží zejména cestujícím ze zástavby u nádraží. Kolem zastávky vede cyklostezka do Hornopožárského lesa (součást Posázavské cyklotrasy).

JÍLOVÉ U PRAHY

Na katastrálním území města Jílové u Prahy vlak zastavuje dvakrát, v obou případech však daleko od centra města.

Stanice **Jílové u Prahy** se navzdory svému názvu nachází velmi daleko od centra města (2,3 km). Obsluhuje spíš předměstí Borek a Kabáty. Autobusová zastávka Jílové u Prahy, Borek se nachází příliš daleko od nádraží, než aby to mohlo být dopravním uzlem. Vzdálenost mezi nádražím a autobusovou zastávkou je více než 300 m. Přímo u nádraží není možné zřídit autobusovou zastávku, protože zde není dostatek prostoru pro otočení autobusu a dle starosty města – Pavla Peška, není možné zde otočku vybudovat, protože majitelem pozemku okolo nádraží není město a majitelé nejsou svolní k prodeji. Časové polohy spoju vlaků

a autobusových linek nejsou plně vyhovující k možnosti přestupu. Od nádraží je však přístupná zřícenina Včelí Hrádek a cesty ke štolám sv. Josefa, sv. Antonína Paduánského a štol Halíř.

Luka pod Medníkem (původně stanice, dnes jen zastávka) se nachází ve stejnojmenné části obce, jde převážně o rekreační oblast. (Územní plán Jílového u Prahy 2018) V okolí zastávky se nachází několik trampských osad.

PETROV / HRADIŠTKO

Zastávka **Petrov u Prahy** leží na břehu Sázavy, jižně od centra obce, v blízkosti trampských osad. Přímo u železniční zastávky je most pro pěší, který spojuje zastávku s protilehlými Pikovicemi (část obce Hradištko). Hned za mostem se nachází rozsáhlé tábořiště. Zastávka má výhodnou polohu právě pro Pikovice, pro zbytek Hradištko je hůře přístupná, jelikož je od něj oddělena Sázavským kaňonem. Tuto nevýhodu vyvažuje skutečnost, že k mostu, jež obec spojuje s železniční zastávkou, zajíždí autobusová linka PID 338, která jede do Prahy na Smíchovské nádraží, ale také spojuje železniční zastávku s dalšími místy poměrně rozlehlé obce. U železniční zastávky taky začíná Naučná stezka Medník, jež vede tzv. Zlatým kaňonem, oblíbeným pro množství pohledů na protilehlé srázy s chatami.

Zastávka **Petrov-Chlomek** je obklopena chatovými osadami a má čistě rekreační charakter.

DAVLE

Stanice **Davle** se nachází v malé vesnici Sázava, která je z větší části tvořená chatovými objekty, od nádraží je přístupná také chatová oblast Na Třešňovce. Historické centrum i hlavní obytná zóna městysu Davle se nachází na opačném břehu řeky, od nádraží zpřístupněno mostem pro pěší. Od stanice vede pěší trasa do trampských osad v Zahořanském údolí.

5.4 Spolehlivost spojů

Autobusy z oblasti bývají zejména ve špičkách pracovního dne značně zpožděny kvůli přetížené komunikaci směrem do/z hlavního města. Tento problém se týká jak linek směřujících do oblasti Krče přes Jesenici a Vestec, tak i linek směřujících na Smíchov po Strakonické ulici. Oproti tomu železniční spojení je poměrně spolehlivé. Problém je však v jednokolejnosti trati a často složitě přístupném terénu, kvůli kterému je jednak trať náchylná k mimořádnostem (popadané větve, kameny, sesuvy půdy, apod.), zadruhé v případě takové mimořádnosti je značně složitější odstranění překážky a dochází tak k dlouhému přerušení provozu. Z důvodu jednokolejnosti trati také zpoždění jednoho vlaku může způsobit zpoždění

vlaků protijedoucího a tím zpoždit i několik dalších spojů na trati. (podle Pavla Peška – starosty Jílového u Prahy). Na trati 221 zase dochází nečastěji ke zpoždění vlaků v důsledku velkého množství spojů na této trati, od zpožděných spojů pak kvůli návaznosti v Čerčanech dochází ke zpoždění spojů Posázavského Pacifiku. Díky dlouhému čekání spojů v Týnci nad Sázavou se však toto zpoždění většinou vyrovná.

Zdá se tedy, že železniční spojení je z hlediska každodenní dopravy spolehlivější, ale případné mimořádnosti pak mohou mít pro dojetí spoje zásadnější význam. Bez dalšího výzkumu nelze usoudit, jakou míru tento faktor hraje v rozhodování lidí, ale na základě rozhovorů se starosty některých obcí se zdá, že přetížené silniční komunikace do určité míry zvyšují atraktivitu železničního spojení.

5.5 Tarif

V obcích Posázavského Pacifiku se uplatňují tři tarifní systémy.

Tarif Českých drah, které provozují naprostou většinu vlaků, vychází ze vzdálenosti ujetých kilometrů. (Tarif ČD 2019/2020) Stejným způsobem je vypočítávána i cena jízdného sezónních spěšných vlaků dopravce KŽC (Posázavský motoráček), avšak cena tohoto dopravce je vyšší. (KŽC 2020) Třetím tarifem je tarif PID (obrázek 1), který je závislý na časové vzdálenosti a počtu projetých tarifních pásem (pomyslných soustředných kruhů kolem hlavního města). Tento tarif platí na všech linkách v oblasti jedoucí do Prahy i na naprosté většině dalších autobusových linek v oblasti (v současné době není do systému integrována pouze oblast Čerčanska), ale v současnosti lze tento tarif využít i na železničních linkách Českých drah i KŽC. Tarif PID není limitován počtem přestupů, lze ho tedy využít i v rámci různých přestupů mezi vlakem, autobusem a MHD, pokud je dodržena pásmová a časová platnost. Ve všech případech vychází tarif PID cenově nejvýhodněji. Lze použít také časové kupóny.

Tabulka 5 Srovnání ceny jízdného v Kč z vybraných stanic Posázavského Pacifiku do Prahy hl.n. pro tarif Českých drah (ČD) a Pražské integrované dopravy (PID) k 1.1.2020

Stanice	ČD	PID
Poříčí nad Sázavou	93	62
Týnec nad Sázavou	81	62
Krhanice	77	62
Kamenný Přívoz	71	62
Jílové u Prahy	67	52
Petrov u Prahy	59	46
Davle	54	46

Zdroj dat: pid.cz

Při využití tarifu PID cena jízdného nezávisí na zvoleném dopravním prostředku. Tarif tedy nehraje při volbě dopravního prostředku žádnou roli.

5.6 Další faktory

Kromě výše zkoumaných faktorů jistě ve volbě dopravního prostředku hraje určitou roli celá řada dalších i psychologických faktorů. Bez náležitého výzkumu je nelze přesně stanovit ani posoudit jejich význam. Lze předpokládat, že jedním z významnějších faktorů bude pohodlnost jízdy. V tomto ohledu má oproti autobusovému spojení vlak výhodu díky většímu prostoru a zázemí, (např. přítomnost stolečku, WC apod.), na většině spojích je zajištěn prostor pro jízdní kola. Velkou nevýhodou, kterou zmiňují i zástupci některých obcí Posázavského Pacifiku (viz příloha 5), jsou nevyhovující soupravy vlaků. Kritika je zaměřena především na jejich hlučnost a značné otřesy během jízdy. Tati kritika směřuje na vlaky typu Regionova, které vznikly přestavbou původních motorových jednotek 814. Vedle kritiky tohoto typu vlaku je také třeba zmínit, že oproti starším typům jsou tyto soupravy částečně nízkopodlažní, což pravděpodobně zvyšuje jejich atraktivitu pro cestující s handicapem, ale i pro cestující s kočárky, jízdními koly, těžkými zavazadly apod., kteří jsou pro tuto trať charakterističtí. Skutečný význam těchto faktorů by však bylo možné posoudit až na základě relevantních dat, jejichž získání by vyžadovalo rozsáhlý výzkum.

6 SWOT analýza a vyhodnocení

Na základě předchozích kapitol práce, informativních údajů, dílčích analýz i „měkkých“ poznatků získaných komunikací s místní samosprávou byly vytvořeny dvě SWOT analýzy, jedna zaměřující se na příměstský potenciál trati (tabulka 6), jedna na turistický a rekreační potenciál trati (tabulka 7).

Na základě provedených SWOT analýz (tabulky 6 a 7) lze říct, že trať má důležité místo v příměstské i turistické dopravě. V příměstské dopravě existuje několik zásadních nedostatků souvisejících zejména s pomalým provozem a nízkou kapacitou trati, jejichž vyřešení by zvýšilo její atraktivitu. Nelze však předpokládat, že by budoucí vývoj trati směřoval k zásadním přestavbám, protože by to bylo jednak ve zdejší krajině náročné, jednak by to zásadně narušilo turistický potenciál trati, který je navzdory možnostem silniční dopravy stále zásadní. Celkově lze tvrdit, že turistický potenciál trati dominuje, ale v příměstské dopravě má trať také významné místo, za určitých okolností se dá očekávat růst příměstského charakteru trati. Zatímco v příměstské dopravě je hlavním rizikem ztráta významu z důvodu stavu či podoby samotného provozu (pomalé spojení, neoblíbené soupravy, ne vždy vyhovující poloha, konkurence silniční dopravy), turistická doprava je vázána na turistický rozvoj oblasti. Proto je vhodné se v budoucnosti zaměřit na oba aspekty trati. Zažitá značka Posázavského Pacifiku usnadňuje rozvoj z turistického hlediska, z příměstského hlediska bohužel existuje mnoho limitů související s polohou trati, které nebude pravděpodobně možné vyřešit. Nelze tedy předpokládat, že by se vlak na trati Posázavského Pacifiku stal dominantním spojením příměstské dopravy, ale při dostatečné snaze má potenciál být relativně významnou konkurencí autobusovým spojům.

Jakou cestou by se mělo ubírat stanovování vizí a cílů do budoucna? Nemělo by se zapomínat ani na příměstský ani na turistický potenciál trati. V příměstské dopravě je třeba spíše hledat možnosti zrychlení provozu, zvýšení počtu spojů, ale také se věnovat zlepšení přístupnosti některých zastávek (parkovací místa, návaznosti na autobusové spoje apod.). V turistické dopravě je vhodné starat se dále o propagaci nejen Posázavského Pacifiku, ale celé oblasti Dolního Posázaví. Turistickému provozu na trati tolik neublíží provozní nedostatky, ty mohou někdy naopak představovat zážitek, jenž zvyšuje oblibu turistické atrakce, ale velmi by mu ublížila ztráta zájmu o návštěvy této oblasti. Velkou neznámou je efekt otevření nového metra D z Písnice do centra města, čímž dojde k významnému přiblížení regionu k metru a zřejmě ke zrychlení spojení do centra, což může mít za následek širší změny. I proto je nutné

zajistit, aby si Posázavský Pacifik udržel všechny výhody, jež představuje, a proto by neměly být promeškány žádné příležitosti k jeho rozvoji.

Tabulka 6 SWOT analýza příměstského potenciálu trati

<p>Silné stránky:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Trať prochází v blízkosti hustě zalidněných obcí • Zajišťuje spojení do Prahy z obcí se silnými vazbami na Prahu • Zakončení v dopravním uzlu Čerčany (přestupní vazby směr Praha/Benešov) • V rámci Prahy umožňuje přestup na metro a další linky MHD • Přímé spojení do centra • Trať není závislá na silniční dopravní situaci (kolony) • v úseku Jílové u P. – Praha je pravidelný interval • -integrace v systému PID • -v některých obcích jsou stanice ve výhodné poloze vzhledem k zástavbě • Spojení v rámci samotné oblasti 	<p>Slabé stránky:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Složitý terén komplikuje provoz na trati (náchylnost k mimořádnostem) • Pomalá provozní rychlost a deviatilita komunikace • Trať je pouze jednokolejná • Terén trati znemožňuje zásadní přestavby • Velké vyčkávání většiny spojů ve stanicích (podle pravidelného JŘ) • Nevyhovující vozy – zejména hlučnost • Společné cestování s početnými skupinami turistů • Zpoždování od návazných vlaků (zejména Čerčany-Týnec n. S.) • v Jílovém u Prahy stanice daleko od centra města, špatná dostupnost i návaznost na autobusové linky • relativně malý počet spojů ve špičkách pracovního dne • významná konkurence autobusové dopravy
<p>Příležitosti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • rekonstrukce trati – nové výhybny, zvýšení provozní rychlosti, to umožní precizaci provozního konceptu a možná i omezí vyčkávání ve stanicích • rozšíření spěšných vlaků na trati 221 s návazností na spoje 210 v Čerčanech • nová zástavba v blízkosti zastávek • přestup ve stanici Praha-Krč na nové metro D (rozšíření přestupních vazeb v Praze) • výběr nového typu vozu pro tuto trať • využití potenciálu dopravního spojení v rámci oblasti • zlepšení přestupních vazeb v Jílovém u. P. 	<p>Hrozby:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zanedbání technického stavu trati • stárnutí vozového parku • zanedbání rozvoje příměstského potenciálu trati • otevření metra D do Písnice – v oblasti Jílovecka a Týnecka se kvůli zkrácení autobusů k nové stanici metra může stát autobusové spojení výrazně časově výhodnější • zpoždování v souvislosti se zahuštěním železničního provozu v Praze a na trati 221

Tabulka 7 SWOT analýza turistického a rekreačního potenciálu trati

<p>Silné stránky:</p> <ul style="list-style-type: none"> • trať prochází rekreační oblastí s dlouhou tradicí • zastávky v blízkosti rekreačních osad • některé rekreační objekty jsou od železnice přístupné lépe než od silnice • možnost přepravy rozměrných zavazadel, jízdních kol, lodí apod. • poměrně velká nabídka spojů o víkendu oproti autobusové dopravě • zastávky jsou v návaznosti na síť turistických tras a cyklotras • přestupní vazby v Čerčanech • trať kopíruje oblíbenou vodáckou cestu • provoz výletních a nostalgických vlaků • relativní blízkost jílovských zlatých dolů • výsadní postavení v rámci propagace a rozvoje oblasti 	<p>Slabé stránky:</p> <ul style="list-style-type: none"> • vzhledem k terénu někdy složitější přístup od trati k rekreačním a turistickým cílům • s rostoucím stupněm automobilizace může ztrácet trať na významu • nárazové přeplnění vlaku – může odrazovat cestující • pomalá rychlost a dopravní komplikace – může odrazovat cestující • nejsou zde velké turistické dominanty
<p>Příležitosti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • posílení turistických vlaků, cyklovlaků apod. • vypravování vagonů pro rodiče s dětmi (na vybrané spoje) • více komerčních jízd • využití dalších možností propagace trati i v souvislosti s moderními technologiemi • zvýšení turistické atraktivity oblasti • otevření nového komplexu štol v Jílovém u Prahy • rozšíření možností ubytování v návaznosti na železniční trať 	<p>Hrozby:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zanedbání rozvoje turistického potenciálu regionu • nevyužití dalších možností propagace trati • úbytek cestujících, zejména rekreantů, v důsledku motorizace • narušení rekreační tradice z důvodu generační obměny a zchátrání objektů

Zdroj: vlastní práce

Závěr

Hlavním cílem této práce bylo popsat a analyzovat význam Posázavského Pacifiku z hlediska příměstské dopravy a cestovního ruchu. Byly představeny základní historické souvislosti v kontextu vývoje železniční dopravy, vývoj samotného provozu na trati a jeho současný význam. Byl charakterizován příměstský a turistický potenciál trati a následně detailněji prověřovány výhody a nevýhody železničního spojení oproti konkurenčním možnostem spojení.

K obecné charakteristice byla použita odborná literatura, k detailnější analýze bylo využito statistických dat. Pro doplnění některých souvislostí byly využity i neodborné články, díky nimž bylo možné získat ucelenou představu o významu Posázavského Pacifiku v regionálních souvislostech. Podobnou úlohu měla i komunikace se zástupci vybraných obcí na trati.

Na základě získaných informací a poznatků byla vytvořena SWOT analýza, díky které je možné odpovědět na základní otázky stanovené cílem práce. Bylo zjištěno, že turistický potenciál trati je dominantní a do jisté míry vázaný na turistický potenciál regionu. Příměstský potenciál Posázavského Pacifiku má také podstatný význam. I když nelze předpokládat, že by někdy tato trať byla páteří tratí příměstské dopravy, tak minimálně v některých úsecích má potenciál stát se významnou konkurencí autobusové a individuální dopravy. Tento potenciál je bohužel do značné míry limitován technickými vlastnostmi tratě, které vycházejí z terénu tzv. Sázavského kaňonu. V důsledku zpracování práce byly rozkryty i některé širší aspekty trati, kromě samotného provozu byl prokázán význam pro turistickou propagaci oblasti i kulturní vliv trati.

Jak už to u vědeckých prací bývá, vedle zodpovězených otázek vznikají otázky nové. Podařilo se sice analyzovat vyjížděkové proudy z obcí Posázavského Pacifiku, ale bohužel nejsou dostupná aktuálnější data než ze Sčítání lidu, domů a bytů v roce 2011. Vzhledem k tomu, že tato práce vznikla rok před dalším sčítáním (2021), bylo by vhodné po zpracování těchto dat porovnat údaje z této práce s aktuálnějšími výsledky. Dalším tématem, které otvírá dveře k dalšímu výzkumu, je téma dalších („psychologických“) faktorů volby dopravního prostředku, které byly stručně nastíněny v kapitole 5.6., a jejichž existence vyplynula zejména z rozhovorů se zástupci obcí, čímž se nabízí zajímavá mezioborová spolupráce mezi geografii dopravy a behaviorální geografii. Dalším prostorem pro výzkum je komparace s dalšími

lokálními železničními tratěmi v okolí Prahy případně jiných velkých měst. Práce by také mohla posloužit jako podklad pro širší analýzu významu železnice pro region Posázaví.

Autor práce bude rád, stane-li se tato práce podnětem či inspirací pro další práce nebo alespoň poslouží k poučení čtenářů.

Použitá literatura

a) Knihy, články, studentské práce

BERKA, M. (1991): Posázavský Pacifik. Historie železnice a trampingu na Zlaté řece. NADAS, Praha, 189 s.

BRINKE, J. (1999): Úvod do geografie dopravy. Karolinum, Praha, 112 s.

DUFEK, D. (2009): Návrh geografické exkurze v okolí Medníku. Bakalářská práce. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta. Praha, 36 s.

HOFHANZL, P. (2012): Rekonstrukce historického viaduktu Žampach. Česká železnice, roč. 1, č. 1, 16.-18.

HRUŠKA, V., KUČEROVÁ, S.R.(2014): Strategické plány rozvoje území. Geografické rozhledy; 24 (1), 17.-19.

JANSOVÁ, E. (2008): Vliv železnice na rozvoj Posázaví s důrazem na změny vyjížděky do zaměstnání. Diplomová práce. Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta. Praha, 67 s.

KUBÁT, B. a kol. (2010): Městská a příměstská kolejová doprava. Wolters Kluwer, Praha, 352 s.

KUNC, J. (2005): Historické souvislosti rozvoje průmyslu a železnic v českých zemích. Acta Facultatis Rerum Naturalium Universitatis Comenianae, Geographica, Bratislava, roč. 3, č.3, 327.-335.

KUNC, J. a KRYLOVÁ, V. (2005): Železniční doprava a regionální rozvoj v České republice - minulost či skutečnost? Národohospodářský obzor, Brno: ESF MU, 2005, roč. 4/2005;5, č. 4, 33.-44.

MARADA, M., KVĚTOŇ, V., VONDRÁČKOVÁ, P. (2006): Železniční doprava jako faktor regionálního rozvoje, Národohospodářský obzor, roč. 6, č. 4, Brno, 51–59

Půvaby Sázavy (1906); Český svět, Praha, 2(29), 10.-11.; cit. z Moravská zemská knihovna (online), dostupné z: <http://www.digitalniknihovna.cz/mzk>; cit. 7.4.2020

TŮMOVÁ, J. (2019): Poznáváme Posázaví, Posázaví o.p.s., Postupice, 25 s.

VÁGNER, J. (2012): Tramping a trampské osady v Česku. Geografické rozhledy, 21(4),24-25.

VÁGNER, J., FIALOVÁ, D. (2011): Druhé bydlení – nejen české specifikum. Geografické rozhledy, 21(1), 8–9.

Velký sociologický slovník (1996). Karolinum Praha, 1627 s.

Vývoj dojížděky jako prostorové mobility v ČR (2014); Český statistický úřad. Dostupné z: <https://www.czso.cz>; cit. 3.4.2020

ZIKMUNDOVÁ, M. (2011): Liberalizace osobní železniční dopravy: komparace českého a britského modelu. Diplomová práce. Masarykova univerzita, Ekonomicko-správní fakulta. Brno, 90 s.

b) Statistické soubory

Dojížděka do zaměstnání a škol podle Sčítání lidu, domů a bytů (2011). Dojížděkové proudy. Poskytnuto Českým statistickým úřadem.

Hromadná ubytovací zařízení České republiky (2019): Český statistický úřad, Veřejná databáze. Dostupné z: <https://vdb.czso.cz/>; cit. 9.4.2020

Informativní počet občanů ČR ve všech obcích, obcích 3. typu a městských částech (2020): Ministerstvo vnitra České republiky. Dostupné z: <https://www.mvcr.cz/>; cit. 3. 4. 2020

Přepravení průzkum (2019): Denní průměry za kampaň Říjen 2019 - trasy vlaků dle dnů v týdnu pro trať 210, druhy vlaků Os, Bus, Sp. Poskytnuto Ropidem.

Územní změny, počty obyvatel, narození, zemřelí, stěhování (2019): Český statistický úřad, Databáze demografických údajů za obce ČR. Dostupné z: <https://www.czso.cz/>; cit. 20.5.2020

c) webové stránky

České dráhy (c 2016): <https://www.cd.cz/>; cit. 5.3.2020

DŽURNÝ, J.: Pacifikem (poslední změna 2.1.2020). <https://www.pacifikem.cz/>, cit. 4. 1. 2020

Idos. – Jízdní řády; <https://idos.idnes.cz/>; cit. 28.4.2020

KŽC (c 2020). Dostupné z: <https://kzc.cz/>; cit. 1.5.2020

Mapy.cz; <https://mapy.cz/>; cit. 28.4.2020

Mezi řekami, o. s. (poslední změna 2020). <https://www.mezirekami.cz/>; cit. 5. 5. 2020

Posázaví, o. p. s. (c 2004 – 2020). <https://tourist.posazavi.com/>, cit. 2.4.2020

Posázavský Pacifik. (poslední změna 2020). <http://www.posazavsky-pacifik.cz/>; cit. 11.4.2020

Pražská integrovaná doprava (c 2020). <https://pid.cz/>; cit. 5.5.2020

Turistické známky s. r. o. (c 1999-2020). <https://www.turisticke-znamky.cz/>; cit. 1. 6. 2020

Wander Book s.r.o. (c 2020). <https://cs.wander-book.com/>; cit. 2.6.2020

d) Ostatní

ARCDATA PRAHA, ZÚ, ČSÚ (2016): ArcČR 500 - digitální geografická databáze, verze 3.3. www.arcdata.cz; cit. 19. 5. 2020

Strategie turistické oblasti Posázaví (2017). Posázaví o.p.s., Postupice. Dostupné z: dmo.posazavi.com/; cit. 1.3.2020

Tarif Českých drah pro vnitrostátní přepravu cestujících a zavazadel (2019/2020). Dostupné z: <http://dmo.posazavi.com/>; cit. 1.5.2020

Traťové jízdní řády (2019/2020). České dráhy. Dostupné z: <https://www.cd.cz/>; cit. 3.4.2020

Úplné znění územního plánu města Jílové u Prahy po vydání změn č.1, 2, 3A, 4. (2019): Dostupné z: jilove.cz; cit. 28.4.2020

Územní plán Kamenný Přívoz (2006). Dostupné z: <http://www.kamennyprivoz.cz/>; cit. 28.4.2020

Seznam příloh

Příloha 1: Článek Půvaby Sázavy

Příloha 2 Nástupy a výstupy cestujících (denní počet) v jednotlivých zastávkách na trati 210 v červnu a říjnu 2019

Příloha 3 Turistická mapa Dolního Posázaví

Příloha 4 Rozhovor se starostou města Jílové u Prahy, Martinem Peškem.

Příloha 5 Rozhovor se starostou města Týnec nad Sázavou, Martinem Kadrnoškou

Příloha 6 Vyjádření starosty městysu Davle, Jiřího Prokūpka, k problematice Posázavského Pacifiku

Příloha 7 Trampské písně o Posázavském Pacifiku

Příloha 1: Článek Půvaby Sázavy

Článek z roku 1906. Český svět, Praha, roč. 2, č. 29, 10.-11.; cit. z Moravská zemská knihovna (online), dostupné z: <http://www.digitalniknihovna.cz/mzk>;



PŮVABY SÁZAVY

8 3 obrázky dle pův. fot. snímků.

Dráhy velmi ublížily turistice — jistého směru. Zdá se toto tvrzení snad nesmyslným, mohu je však lehce odůvodnit. Prožil jsem letošního leta valnou část dnů na pobřeží Sázavy, v panství české krasavice, která vyniká tolikým půvabem! Probloudil lesy; nejkrásnější výhledy, kam vracel jsem se často, prodlévaje několik hodin na těchto výšinách, skvostné zátoky řeky, její úkryty pod zalesněnými stráněmi, to vše vyhledával jsem. Všude panoval královský klid! Nepotkal jsem poutníka, nadšence přírody, který z rána neb v podvečer jde do kolonád velkého chrámu přírody. Jde na růžové mše jitřní poslechnout hymny ptactva, kdy omamující vůně ozonu šíří se pod smaragdovými klenbami lesních domů.

Železnice velmi ublížily pravému cestování! Kdo veme dnes vak a hůl a opustiv město, pěšky měří cestu k modravě dále? Cestovati ve vagonu lze na určité místo, nikoliv krajinou, již chceme poznati. Toto projíždění líbezným krajem není turistikou.

DVA
TUNELY
U SÁZAVY
NAD
REKOU
Fot. Hipman.



ŘEKA SÁZAVA PŘED MĚSTEM SÁZAVOU

Fot. Hipman.

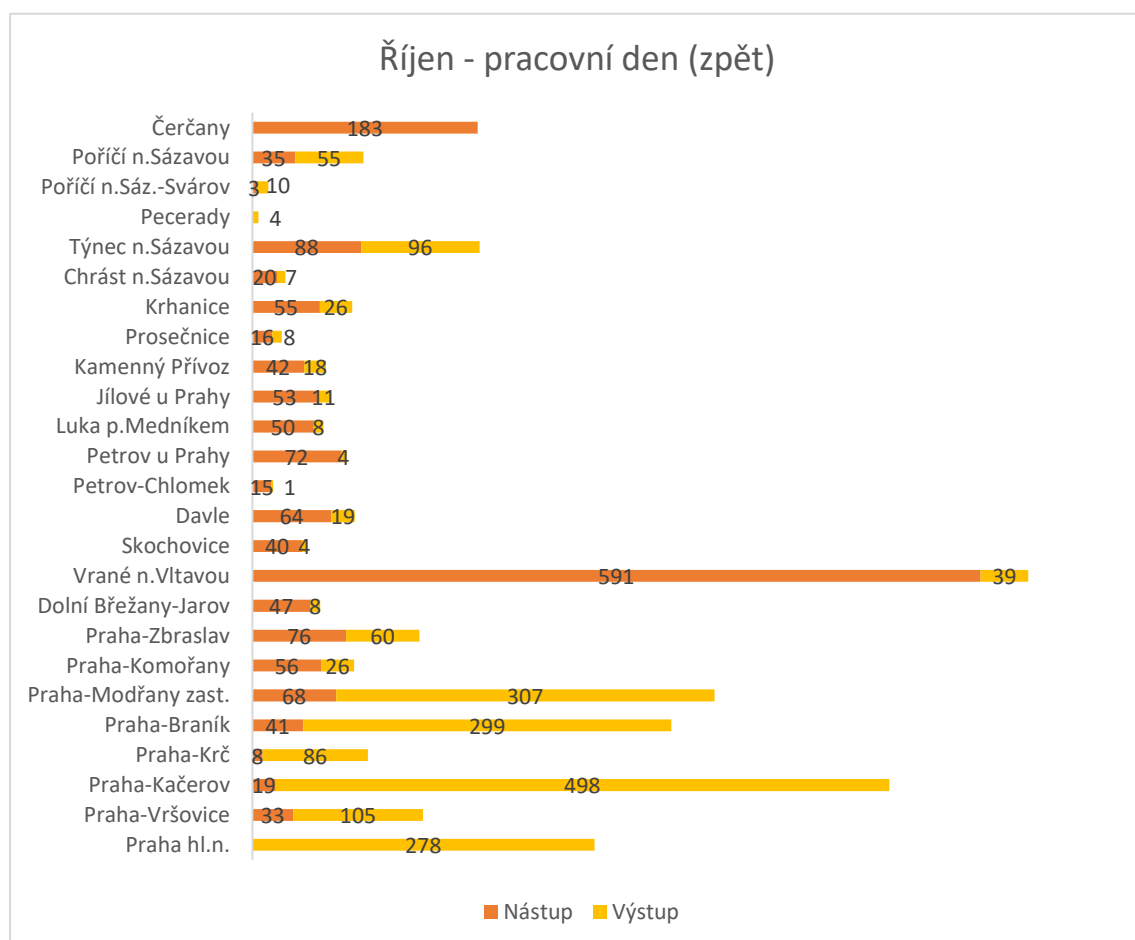
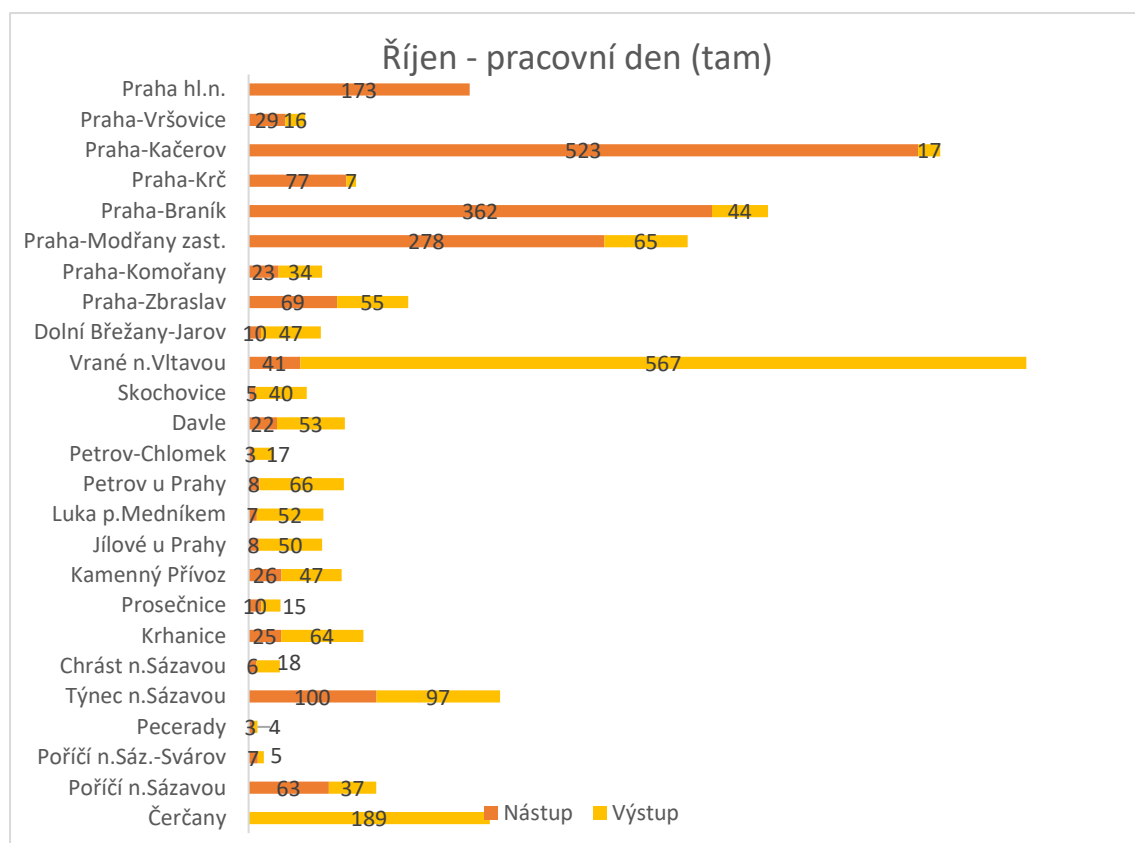
Nynější jeunesse dorée má jistě jiné názory než mladý svět před třiceti roky, nicméně v tom velmi odchyluje se i od mládeže některých sousedních národů, že málo cestuje, především po krajích vlasti!

Druhdy o prázdninách bylo lze setkati se na lesních stezkách a výšinách se studujícími i starými pány, nyní sport, především lawn tennis zaměstnává příliš naše mladé pány. A máme přece v těsném sousedství národ holdující pedestriánské

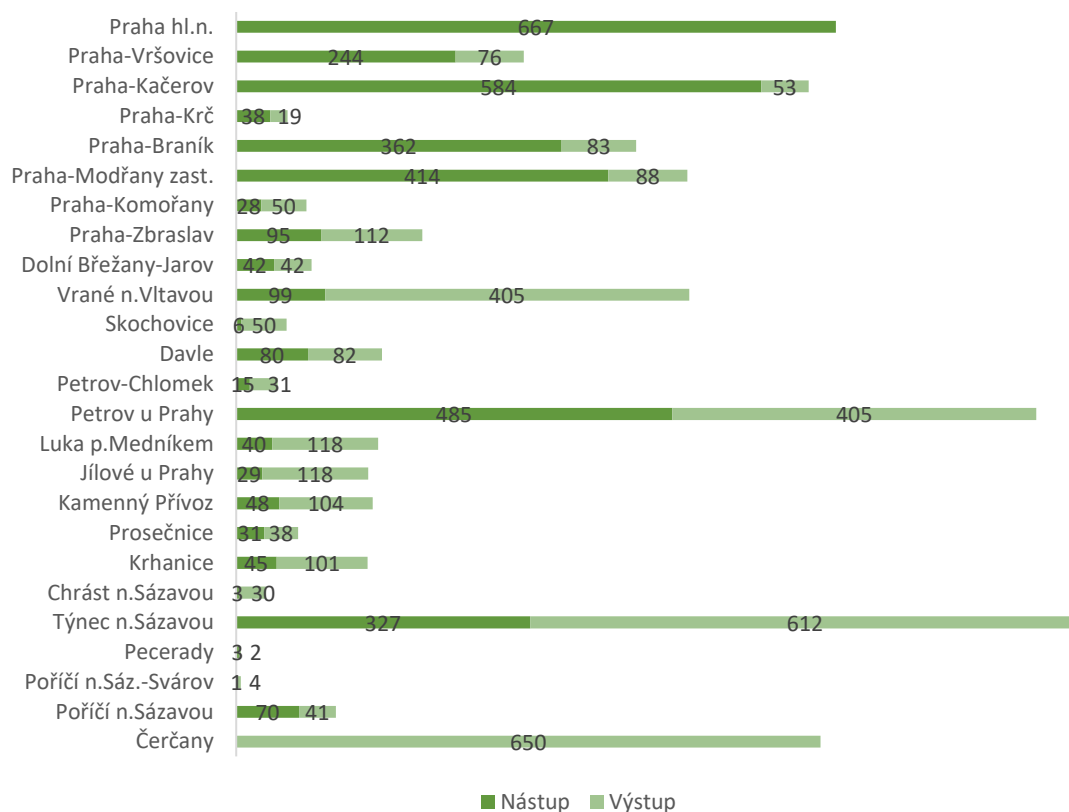
turistice — Sasy, kteří křížem, kráčem protoulají svou vlast. A jaké požitky skýtají tyto procházky, tyto výstupy, tyto východy a západy slunce! Uzříte zcela jiný kraj než ten, kterým projeli jste vlakem. Hluboce pod námi blýští se koleje. Jaká závrtná propast, v níž vine se řeka! Celý kraj, plastické mapě podobný rozkládá se pod námi. Vidíte skutečný zemský ráj! Netřeba přirovnávat „Je tu jak v Horních Rakousích“, „jak v nějaké podalpské zemi“, je tu jak na Sázavě!

Příloha 2 Nástupy a výstupy cestujících (denní počet) v jednotlivých zastávkách na trati 210 v červnu a říjnu 2019

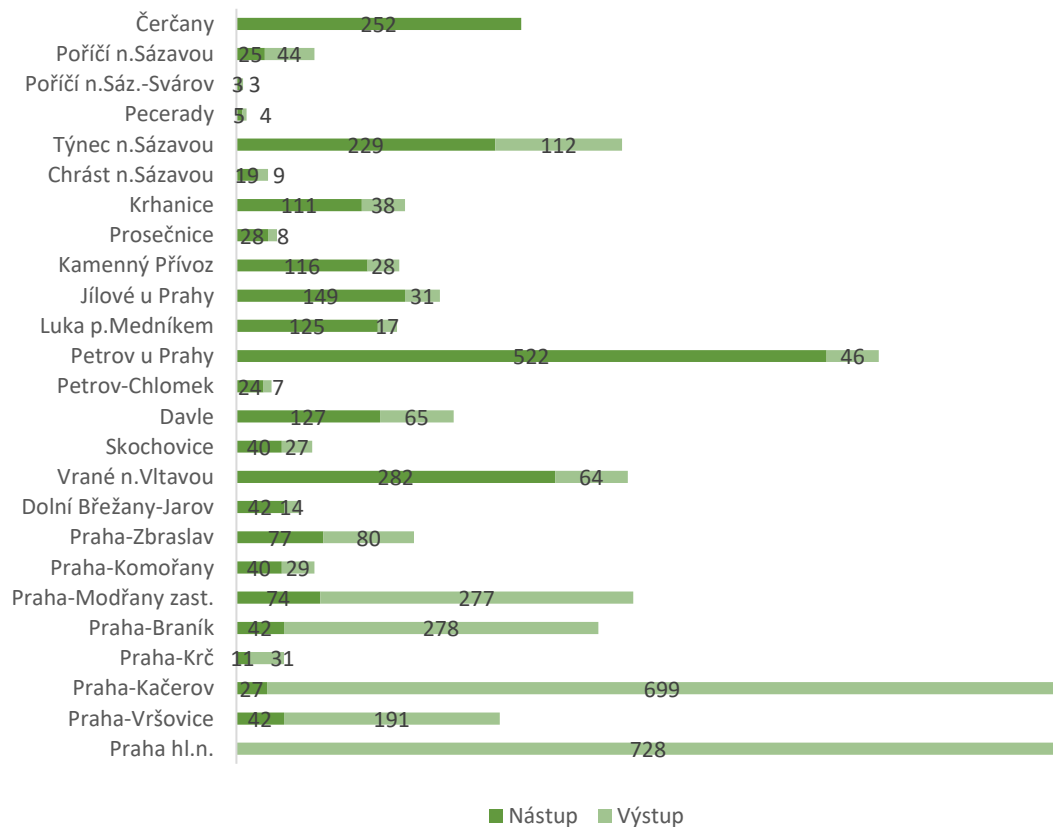
data: ROPID



Červen - sobota (tam)

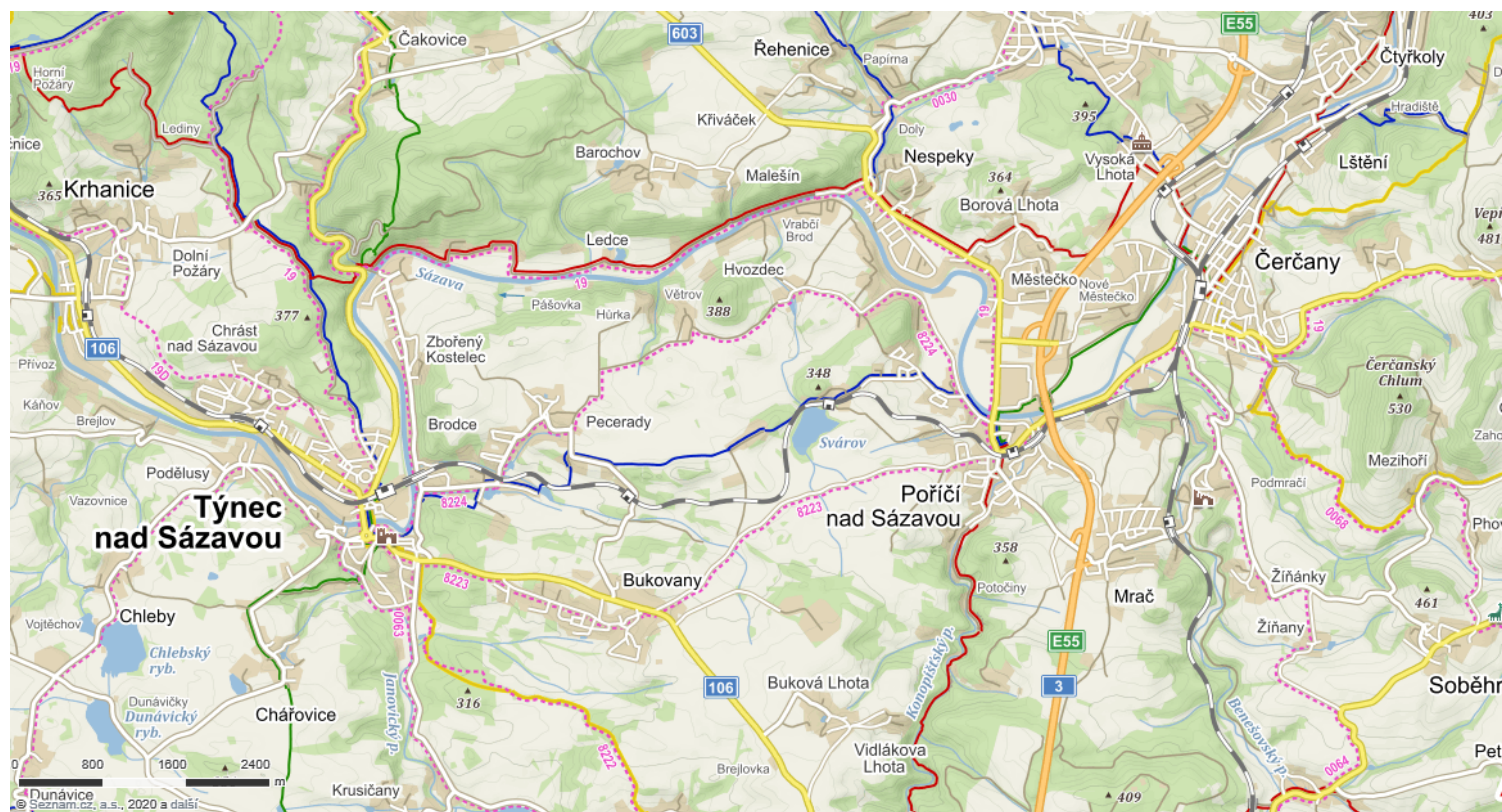


Červen - neděle (zpět)



Příloha 3 Turistická mapa Dolního Posázaví

2 výřezy z: mapy.cz, cit. 1.5.2020 (legenda: viz mapy.cz)



Příloha 4 Rozhovor se starostou města Jílové u Prahy, Pavlem Peškem.

Rozhovor uskutečněn 17.2.2020, autorizován

Dobrý den, pane starosto. Rád bych se Vás zeptal, jakožto zástupce Jílového u Prahy, jaký význam pro vaše město má železniční trať 210 označovaná jako Posázavský Pacifik?

Tak já bych to téma rozdělil na dvě části: význam v minulosti a význam dnes. Historicky byla trať postavena zejména kvůli nákladní dopravě a tento její význam byl dlouhou dobu výrazný. Zejména dřevařský průmysl, pak samozřejmě uhlí a od určité doby také u nás probíhala výroba plastu (továrna SMĚR), tak se po železnici převážely plastové trubky. Pak u nás také je továrna HAKI na výrobu lešení, tak s tím nákladní železniční doprava také souvisela. Druhý účel železniční trati byl asi už od počátku turistický. Oblast Posázaví byla již v té době velmi atraktivní. V Jílovém u Prahy byly známé lázně spjaté s údajným léčebným účinkem zde pramenící vody. Přímo naproti stanici v Kabátech byl společně s železnici postaven hotel, který se brzy po otevření stal věhlasným v celém okolí. No a pak samozřejmě velkou roli hrál tramping.

Dnes nákladní doprava také hraje určitou roli, ale oproti minulosti minimální, hlavní význam má železnice dnes už jen v turismu. A ten u nás v Jílovém je kromě rekreace a procházek v přírodě spjat zejména s návštěvou zlatých štol, které jsou od jílovského nádraží dobře přístupné. Čistě teoreticky trať slouží i jako objízdná trať pro rychlíky od Českých Budějovic v případě vyloučení provozu na hlavní trati. Ale vzhledem k tomu, že tyto rychlíky jsou elektrifikované a naše trať elektrifikovaná není, tak by to znamenalo sehnat pro ten rychlík motorovou lokomotivu, a tedy by se muselo jednat opravdu o nějakou dlouhodobou mimořádnost, aby to vůbec mělo smysl.

Pravidelnou příměstskou dopravu jste vůbec nezmínil? Myslíte, že nehraje žádnou roli?

Nějakou roli určitě hraje, ale pro Jílové u Prahy minimální. Trať je od centra města dost daleko, může obsloužit jediné obyvatelé Kabátů (část města), ty mají ale asi 150 obyvatel.

Od nádraží asi 300 metrů na hlavní silnici je autobusová zastávka. Nebylo by možné tuto zastávku přiblížit k nádraží a upravit přestupy tak, aby se dalo k vlaku dojet autobusem?

Úpravy návaznosti spojů jsme v minulosti řešili, snad se to nějak podařilo, i když ne vždy úplně ideálně. Autobusový terminál u nádraží bohužel není možný, protože na příjezdové

cestě k nádraží není dostatek místa pro otočení autobusu a podle platných předpisů autobus s lidmi nesmí v pravidelné dopravě couvat. Vybudování otočky by znamenalo zrušení překladiště uhlí u nádraží, ale to je v soukromém vlastnictví a odkup se vyjednat nepodařilo.

Kdyby bylo lepší spojení k nádraží, myslíte, že by toto spojení bylo pro cestující atraktivní?

Tak my máme velkou frekvenci autobusové dopravy a taky hodně lidí, pravděpodobně většina, jezdí autem. Není to ideální doprava kvůli kolonám ve špičkách, kterých se ani ty autobusy nevyhnou. Na větší části trasy nejsou preferenční pruhy pro autobusy. Takže vlak je v tomto ohledu spolehlivější. Ale na druhou stranu, a to mohu říct z vlastní zkušenosti, protože mám blízko k hasičům, pokud dojde na železniční trati k nějaké mimořádnosti, tak to může být mnohem větší problém. Když spadne strom na silnici, tak autobus ten strom objede. Ale vlak na jednokolejné trati ho neobjede, a protože ta trať byla postavena v dost složitém a často těžko přístupném terénu, tak to odstranění může trvat i několik hodin. A to ani nechci pomyslet na situaci, že by do toho stromu vlak narazil. To pak může znamenat zavření tratě i na půl dne. Další věc je, že u vlaků na jednokolejné trati nikdy neuděláte nějaký krátký interval. Takže i z těchto důvodů si nemyslím, že by Posázavský Pacifik měl v pravidelné dopravě nějaké významné místo.

V jízdním řádu Českých drah pro letošní rok jsem našel spoj s příjezdem do Jílového u Prahy ve směru z Čerčan v 5:03. Tento spoj zde u vás v Jílovém končí a nezastavuje ve většině nácestných zastávek, což je vzhledem k ostatním spojům netypické. Potřebujete brzy ráno rychlé spojení z Čerčan?

To určitě není tak, že bychom měli tento spoj objednaný. Jeho význam je takový, že České dráhy potřebují tady mít železniční soupravu v určitý čas. Proto než aby ta souprava jela manipulačně, tak jí využijí jako pravidelný spoj.

Tak to bylo k příměstské dopravě. Teď by mě ještě zajímalo, jak vidíte současný význam Posázavského Pacifiku v cestovním ruchu?

Tam je to jistě složitější. Pro zájemce o naše historické zlaté stoly může být vlak hlavním dopravním prostředkem, protože se nachází celkem blízko nádraží. Pokud jde o chataře apod., nevím, dnes už se dá skoro všude dojet autem. Spíš bych to viděl tak, že si lidé vyjedou z Prahy na výlet, chtějí děti svést „vláčkem“, tak v tomto smyslu je ten vlak funkční turistickou atrakcí.

Je pravdou, že se na našem území nachází i rekreační objekty, pozůstatky původních trampských osad, na skalních ostrožkách a podobně složitém terénu, kam se autem přímo dojet

nedá. To jsou ale objekty, na kterých jsou zakázány přestavby a v podstatě i opravy. Až to jednou spadne, majitel je povinen to zlikvidovat a uvést do původního přírodního stavu.

Ještě mě zajímá, zda máte nějakou představu vývoje Posázavského Pacifiku do budoucna třeba i v rámci strategického plánu. Ptám se na to i v souvislosti s připravovanou výstavbou nové trasy metra D v Praze.

Tak metro D bude mít koncovou stanici v Písnici, tudíž autobusy, které dnes jezdí na Budějovickou, budou končit a tam a spojení do centra se tím zrychlí. Takže myslím, že to bude znamenat, že ještě více lidí pojede autobusem, a ještě méně lidí pojede vlakem.

V turistickém ruchu je to něco jiného, tam jistý potenciál je. Ale abych vám to vysvětlil, budu muset trochu ze široka vysvětlit naši situaci. My jsme historicky významné město kvůli těžbě zlata. Nebýt Jílového u Prahy, Karel IV. by neměl z čeho financovat stavbu Nového Města Pražského. Již mnoho let jsou zpřístupněny některé historické štoly a probíhá v nich prohlídka s průvodcem. To je asi takový hlavní turistický „tahák“ našeho města. Jenže ty štoly jsou v okrajových oblastech, jejich návštěva nepřiláká návštěvníky do centra města, aby zde udělali útratu v obchodech, restauracích nebo využili hotely (které mimochodem téměř nemáme). Máme ale štěstí, že v rámci archeologických prací již byl odhalen celý komplex štol, který vede z Žampachu až do centra Jílového, výlez by mohl být blízko náměstí. Je to samozřejmě ještě otázka několika let, ale předpokládáme zpřístupnění pro návštěvníky. Tento unikát by nám mohl nalákat mnoho návštěvníků a zvýšit atraktivitu města. Protože vchod do štol bude v oblasti Žampachu, jeví se jako docela rozumný předpoklad, že by část těch lidí mohla přijet právě vlakem.

Vskutku zajímavé. Tak vám přeji, ať se tento projekt vydaří. Děkuji za rozhovor.

Příloha 5 Rozhovor se starostou města Týnec nad Sázavou, Martinem Kadrnoškou

Rozhovor uskutečněn 11.3.2020, autorizován

Dobrý den, pane starosto. Rád bych se Vás zeptal, jakožto zástupce Týnce nad Sázavou, jaký význam pro vaše město má železniční trať 210 označovaná jako Posázavský Pacifik?

Myslím, že Posázavský Pacifik má význam jako alternativa k silničnímu spojení. Autobusy do Prahy cestou často stojí v kolonách. Vlak je z tohoto pohledu spolehlivější, rychlejší a jede až do centra Prahy. A v létě železnici hojně využívají turisté.

Pak má trať také funkci objízdne tratě pro trasu Praha – Čerčany (– České Budějovice). Kdyby z nějakého důvodu musel být na delší dobu zastaven provoz na hlavní trati mezi Čerčany a Prahou, tak po trati Posázavského Pacifiku mohou vlaky tento úsek objet.

Takže má pro vaše město vlak význam i v pravidelné příměstské dopravě?

Železnice je pro město významný potenciál. Už od doby vzniku železnice. Díky železnici ve městě vznikl průmysl a město se mohlo rozrůstat. Nyní už výroba ve firmách Jawa a Metaz není tak rozsáhlá, takže zaměstnanci nejezdí do Týnce, ale Týnečáci jezdí za prací především do Prahy a také do Benešova. A k tomu mohou využít spojení vlakem do Čerčan, kde přestupují na spoje Benešov-Praha. Mohou využít i přímé spojení do Prahy - vlakem přes Vrané na Hlavní nádraží nebo autobusem 339 na Budějovickou. Vzhledem ke kvalitě vozového parku je ale spojení přes Vrané velmi nepohodlné soupravy Regionova nejsou na hodinové cestování vhodné. Myslím, že spojení do centra bez nutnosti přestupu na MHD je další výhodou, proč lidé vlakem jezdí.

Tak to bylo k příměstské dopravě. Teď by mě ještě zajímalo, jak vidíte současný význam Posázavského Pacifiku v cestovním ruchu?

Cestovní ruch je v Týnci významný v především létě. Máme tu tábořiště, půjčovnu lodí, lanový park, in-line stezku. Krom toho je možné navštívit městské muzeum a hrad s vyhlídkovou věží. Především v letní sezóně pořádáme různé kulturní akce. Na území města se nachází půvabná zřícenina Zbořený Kostelec a nedaleko je vojenské muzeum Lešany. Také je tu asi 500 chat a rekreačních objektů. A to vše snadno dostupné právě Pražanům a především vlakem. Malebnou krajinou Posázaví. No a ve prospěch Posázavského Pacifiku bych řekl, že cyklisti, když chtějí ušetřit síly, tak z prostorových důvodů použijí spíše vlak než autobus. Mezi turisty je oblíbeným výletem splutí Sázavy z Týnce do Pikovic. Přijedou autem do Týnce, zde zaparkují, sjedou řeku a pak se vlakem (železnice vede podél Sázavy) vrací zpět pro auto.

Ještě mě zajímá, zda máte nějakou představu vývoje Posázavského Pacifiku do budoucna třeba i v rámci strategického plánu?

Letos jsme dokončili jeden z významných cílů našeho strategického plánu - rekonstrukci autobusového terminálu u nádraží, aby odpovídal moderním požadavkům. Propojili jsme vlakovou a autobusovou dopravu. Navázali jsme na již dokončenou přestavbu nástupišť ve stanici. Co se týče vlaku, jak už jsem zmínil, je zásadní modernizace vozového parku. Soupravy Regionova, jsou nejen podle mého názoru, ale i jak vnímám názory lidí kolem sebe, naprosto nevyhovující a nepohodlné pro pravidelné cestování. Jednak jsou ty vozy velmi hlučné a také to hodně drncá. Pohodlné a moderní soupravy by jistě přitáhly další cestující. To je však úkolu pro dopravce, které bude vybírat objednatel dopravy, Středočeský kraj.

Děkuji za zajímavé informace a Váš čas.

Příloha 6 Vyjádření starosty městysu Davle, Jiřího Prokůpka, k problematice Posázavského Pacifiku

originální znění emailové odpovědi z 9.3.2020, upraveno pouze formátování

Dobrý den,

Posázavský Pacifik bych rozdělil na 2 části.

1) Posázavský Pacifik se používá většinou jen v součinnosti s jízdou parních lokomotiv. Ty jezdí jen v letních měsících jako turistické.

2) Trať 210 do Čerčan – je využívána jak turisty, tak i lidmi, kteří jezdí vlakem do práce.

Před čtyřiceti a více lety byl vlak využíván 90 % lidí, kteří jezdili do Prahy do zaměstnání. Jelikož ve vlcích byla zima, postupně se jízda vlakem velmi zdražila a nejezdil na čas, bylo postupně zrušeno spoustu podniků v Modřanech (Praha), většina lidí začala jezdit autobusem a osobním autem. V současné době už se zase část lidí přesouvá na vlakovou dopravu, protože jsou neustálé zácpy na Strakonické a vlak v současné době jezdí až na Hlavní nádraží. Vlak začíná být opět zajímavý, začíná s ním jezdit stále více lidí, ale stále nejvíce lidí jezdí autobusovou dopravou, neb jezdí častěji. Význam železnice bude do budoucna určitě větší. V rozvojovém plánu chceme zřídit u nádraží parkovací místa pro automobily. Mohl by vlak jezdit častěji. Pozn. při povodních 2002 byla vlaková doprava jediná použitelná.

Pěkný den a s pozdravem Jiří Prokůpek

Příloha 7 Trampské písně o Posázavském Pacifiku

výběr z: Berka, M. (1991): Posázavský Pacifik. Historie železnice a trampingu na Zlaté řece. NADAS, Praha. 123.-131.s.

Posázavský rychlovlak

Autor neznámý

Posázavský rychlovlak,
šine si to jako drak,
šine si to po hrázi, za měsíc dorazí.
Výkvět trampské kultury,
natáhne si mundůry a
za malou chvíličku uslyšíte písničku.
My jsme parta tuláků,
my jezdíme v hitláku,
osada je s námi spjatá,
šerifem je starý táta,
který pije z tupláku – jako my!
Kdo se trampem nazývá,
ať si s námi zazpívá,
řekneme si u sta hromů,
nepůjdeme dříve domů,
až když se rozednívá – no né!
My jsme kluci očkovaní satanem,
my něco zastanem - bá jó,
vyspíme se třeba někde pod stanem,
nebo pod kaštanem – bá jó!

Lokálka

Autor: Vl. Edda Fořt

Kampak to lidi spějete,
Kdepak za chvíli budete?
Každý se souží, po autu touží,
na něco skoro při tom zapomenete,
je to ta lokálka udýchaná,
celičkým národem milovaná,
pláč půjde městem, dědinou,
až naše dráhy zahynou.

Až do osady po trati,
vlak si to pěkně šišatí,
to pohodlíčko, svlíkneš si tričko,
vždyť nahý tělo přece na cti netratí,
v autobuse jízda na blatníku,
znamená zůstatí na patníku,
ten, kdo to zaživa pochopí,
jak je, když tě auto vyklopí.

Vždyť letíš jako na ptáku,
ve vagoně či hitláku,
řekni mi hezky, když zrajou švestky,
co bys dělal, kdybys nejel ve vlaku?
Když zvelebený jsou naše dráhy,
Neplkej národe, že jsou drahý,
Je to přec zázrak veliký,
ty železniční podniky.

Lokálka hvízdá jako vyděšná,
tak je prima celá ověšená,
na střeše bývá totálně vzduch,
ochranou nám tu Velký Duch,
mašina zpívá píseň uhekanou,
co na tom mírně když se uhne
stranou,
jen kdyby se s námi rozsykala,
pak by mnohá očka zaplakala.